

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
Départem^{ts} — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

23 Août 1902. — N° 206.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



EYNARD, CHAMPION DU MONDE DU DISQUE

Le sport du disque, tout comme le jeu de l'oie, est renouvelé des Grecs. On trouve, en effet, dans Homère, le lancement du disque parmi les jeux pratiqués en l'honneur d'Achille. Le disque moderne est en bois bordé de fer, de forme lenticulaire et pèse 1923 grammes. C'est en 1896, aux jeux olympiques d'Athènes, que pour la première fois, depuis les temps antiques, ce sport fut pratiqué. Le record était détenu depuis 1900 par le tchèque Janda qui avait lancé le disque à 39 m. 42. Il vient d'être battu par Eynard, du Racing-Club de France, qui l'a jeté à 41 m. 26. C'est le premier record du monde en athlétisme qui soit battu par un Français.



Lire dans notre prochain numéro :

Comment on nage
l'over hand stroke,
par G. Moebis.

Les Courses au trot,
par Franc-Picard.

Les Chauffeurs à Deauville,
par Georges Prade.

Comment on élève un chien,
par Paul Méglin.
etc., etc.



Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de
la Vie au Grand Air : inscription en lettres d'or, fer-
rures en cuivre, valeur 3 fr. (pour le port et l'em-
ballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr.
pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

2° Une carte routière de la France
1m,30 x 1m,60, établie à l'échelle du 1/800.000°,
valeur 4 fr. (pour le port et l'emballage, ajouter
au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et
2 fr. pour l'Etranger).

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille,
magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures
sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés
pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou
amies, valeur 3 fr. (pour le port et l'encheminage,
ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la
France et 2 fr. pour l'Etranger).

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui
constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou
échanger tout objet de sport, valeur 10 fr.

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives
vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, chaque année, et
qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à
ce jour, valeur minima 1 fr. 50.

Notre abonnement est donc, en réalité, plus
que remboursé, puisque la valeur totale des
primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement
ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs
pour les départements.



Si vous voulez vous tenir au courant de ce
qui se dit, de ce qui se fait dans tous les
sports, lisez chaque jour l'Auto-Vélo.



Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes
en mesure de leur fournir des épreuves photo-
graphiques de la plupart des illustrations parues
dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

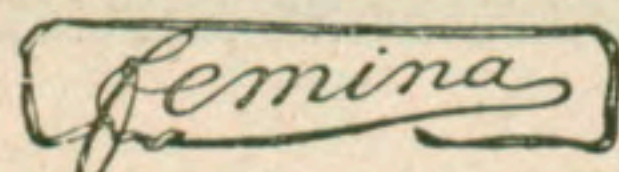
En 9/12, l'épreuve non collée.....	2 »
— collée sur gros carton biseauté or..	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée.....	2 50
— collée sur gros carton biseauté or....	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton bi- seauté or, retouche comprise.....	10 »
En 24/30, — — — — —	20 »
En 30/40, — — — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention
Office photographique et contenir en un mandat-
poste le montant de la commande augmenté de
50 centimes pour frais de port et d'emballage.

L'Office photographique V. G. A. se charge
également de tous travaux sur commande.



Toutes les femmes élégantes lisent



la revue idéale de la femme et de la jeune
fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 cen-
times.

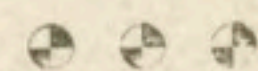
LES ÉDITEURS.

LES COURSES

Sur la Côte Normande

La Grande Semaine de Deauville

La grande semaine n'a point été favorisée par le temps qui est resté maussade : la pluie, le vent, le froid, rien n'a manqué ; pour peu que cette température continue, on verra — délicieux anachronisme — des fourrures au mois d'août sur la côte normande. Heureusement pour la gent hôtelière, les courses sont là — le sport reste indifférent aux fantaisies de la nature — et chaque réunion présente un intérêt très grand et rappelle les belles journées de Chantilly et de Longchamp, tant par le nombre que par la qualité des concurrents.



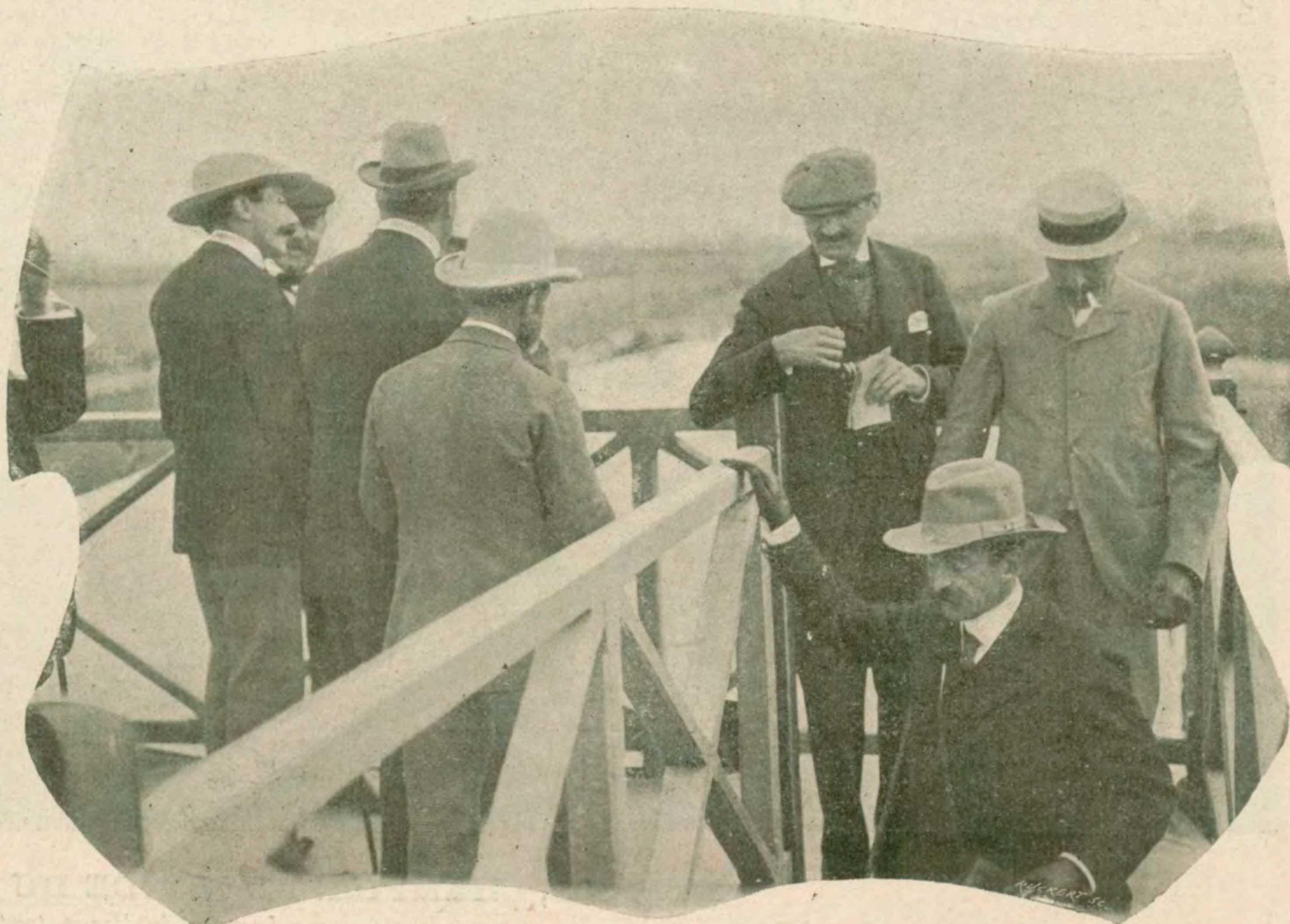
Les exigences du tirage de la Vie au Grand Air ne m'ont permis qu'un mot : la belle victoire de Maximum dans le Prix de Longchamp. Trois des meilleurs chevaux parmi les dernières générations se sont présentés dans cette épreuve : Codoman, Saxon et Maximum. Le cheval de M. Ed. Blanc n'a pas existé, ce pauvre Saxon est fini, aussi son propriétaire a-t-il décidé de l'envoyer au haras ; mais la lutte a été superbe, impressionnante, entre Codoman et Maximum. J. Reiff et Rigby se sont montrés tous deux excellents tacticiens ; cependant il me semble que si Rigby avait laissé Codoman souffler après la retraite de Vendetta, compagne d'écurie de Maximum, il aurait pu être plus près du vainqueur ; en tous les cas sur 2600 mètres, Maximum aurait, sans accident — Codoman boitait à sa rentrée — été battu. Les deux chevaux ont fait une course très dure et J. Reiff a dû à deux reprises, avant l'arrivée, attaquer à la cravache le fils de Chalet pour l'amener à la hauteur de son adversaire qui, à l'entrée de la ligne droite encore, allait beaucoup plus librement que lui.

Poursuivant le cours de ses succès, l'écurie de Brémont a enlevé dans cette même journée une autre des principales épreuves du programme, le Prix de Victot avec Jolly Girl, une fille de Gournay. La pouliche a gagné aisément, mais sa victoire a été facilitée par l'accident survenu à Mavronero pendant le parcours. Celui-ci était en tête et s'en allait encore très librement, quand il a heurté un poteau entre les derniers tcurnants. Il s'est fracturé le paturon ; son jockey, Mac Ginn, a eu la hanche démise. G. Milton qui a examiné le crack de l'écurie Sloan, a déclaré qu'il était impossible de le remettre sur pied. Knicknak, dans cette épreuve, a fini quatrième ; quant à Surprenant, je ne comprends pas que son propriétaire lui ait demandé de se mesurer à deux jours d'intervalle avec des animaux de la qualité de ceux qu'il a rencontrés dans le Prix Hocquard et dans le Prix de Victot.

La seule course ouverte aux deux ans, le Prix Yacowlef, est restée à une pouliche de Donovan, Seradona, réputée



A Cabourg. Le Baron de Schickler, son entraîneur Webb et son jockey Milton Henry.



Vicomte Foy. Prince Murat. Baron Roger. M. Deschamps. Comte de Pourtalès.
La Tribune des Propriétaires. Cabourg, 11 avril.



Les cuisines en plein vent, à Cabourg.



Le pesage à Cabourg le 11 août.

la meilleure de l'écurie Ephrussi. Une fois de plus comme à Vichy, à Ostende et à Caen, les femelles l'ont emporté sur les mâles. Cette supériorité, due à la précocité plus grande des pouliches, n'a, du reste, rien d'inquiétant. Seradona, comme Lygie, compagne d'écurie de Vinicius, arrivée seconde, sont loin d'être les dernières venues; elles sont toutes deux de haute lignée: Seradona est la propre sœur de Sesara; quant à Lygie, elle est issue de la même mère que Lucie, mais elle a pour père Isinglass au lieu de Melton, dont les produits ont rarement montré une valeur bien haute après leur deuxième année, et elle doit hériter de son origine paternelle d'une tenue et d'une endurance dont elle pourra faire preuve l'an prochain.

Comme repos, le meeting deauvillois nous offre des réunions à Pont-l'Évêque et à Cabourg; de Cabourg nous rapportons surtout de la poussière, il soufflait sur l'hippodrome un vent de tous les diables, et si vous ajoutez toute la poussière dont nous avons été gratifiés sur la route de Villers, grâce aux automobiles, qui sont légion sur toute la côte, vous pouvez vous faire une idée de l'état dans lequel nous étions à la fin de la journée.



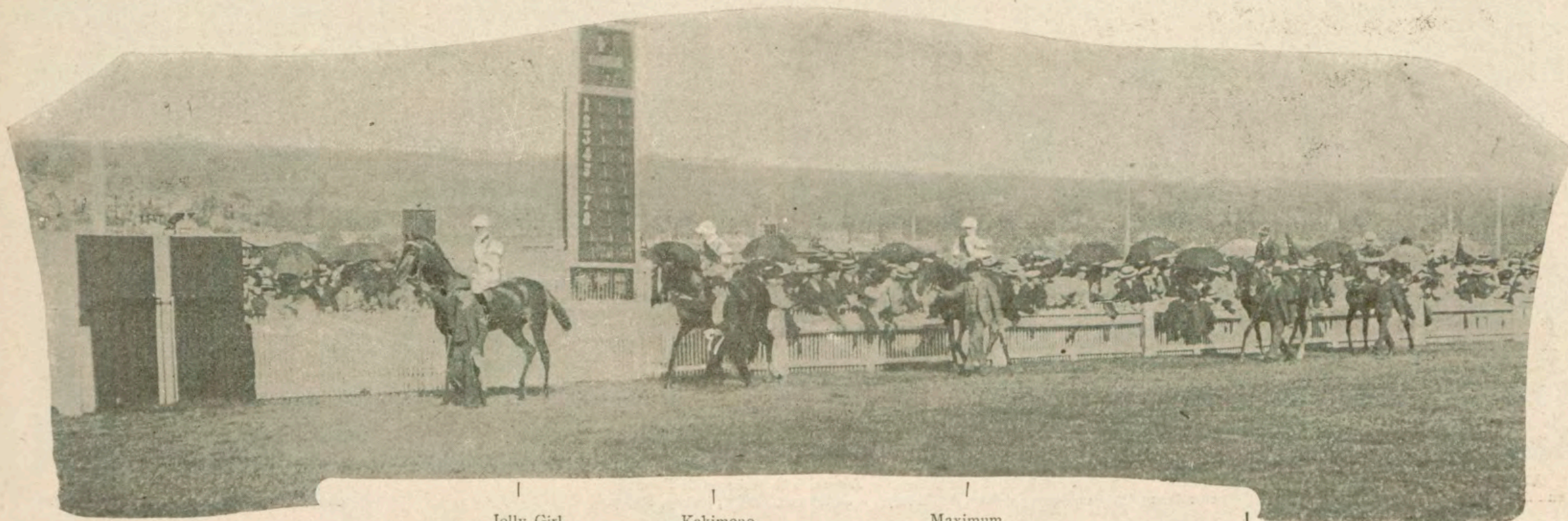
Trocadero, m., 5 ans, par Napoléon et Zinah, monté par Lintant, gagnant du Prix du Cercle, au trot monté, (Cabourg, 13 août), tenu en bride par M. A. de Basly, son propriétaire.

Hâtons-nous de revenir à Deauville; si le vent y souffle, aussi et si le ciel reste encore couvert de nuages menaçants, du moins les après-midi y sont agréables. La journée du Prix du Salon de Trouville et du Prix de Deux ans est une des grandes journées du meeting. Au début de la journée, dans le Prix de la Plage, nous avons vu triompher les sympathiques couleurs de M. de Saint-Phalle, si malheureux depuis le commencement de l'année: Saint-Saulge s'est fort bien tiré du terrain lourd et a battu nettement dans une jolie fin de course Nossi-Bé. Fer n'a fini que troisième. Quant au Prix du Salon de Trouville, il a permis à Hennebont de réparer son échec de Bernay.

Le Prix de Deux ans est un des meilleurs critères pour la jeune génération; le vainqueur est en général un des premiers de sa génération; parmi les

vainqueurs de ces dernières années je citerai Farnus en 1901 — le vainqueur Angmering fut distancé — Eperon, Lucie, Indian-Chief, Le Sagittaire, Zingaro, Cromatella, Alger, etc.

Vinicius a dominé la situation pendant tout le parcours et s'il ne l'a emporté sur



Jolly Girl.

Kakimono.

Maximum.

Exema.

Le Grand Prix de Deauville (17 août). Le défilé des concurrents.

Yldiz Kiosk que d'une enco- lure, c'est la faute de son jockey G. Stern qui a montré trop de confiance et, croyant à la distance avoir réglé le poulain du baron de Schickler, a négligé de le surveil- ler.

La journée s'est terminée par un pari particulier entre le baron Foy, montant sa ju- ment Affection et M. Char- ron, montant Verge d'Or; malgré des conditions de poids défavorables, le baron Foy voulait démontrer com- bien la défaite de sa jument, mise hors de course au pre- mier tournant, avait été inexacte à Bernay. L'événe- ment lui a donné pleinement raison : Affection a gagné avec la plus grande facilité.

Et puis il y avait aussi la monte; personne ne songera un instant à comparer la monte de l'excellent gentle- man-rider qu'est le baron Foy avec celle de M. Charron.

15 août. — Changement complet de décor, plus de ciel brumeux, plus de pluie, plus de vent; un soleil éclatant, un ciel bleu, une brise déli- cieuse. Aussi jamais l'assis- tance ne fut plus élégante, et pour la première fois de la saison, les toilettes blanches ont fait leur apparition, et les sportsmen ont laissé la cas- quette ou le chapeau melon pour le panama.

Dans cette journée du 15 août, la plupart des favoris se sont fait battre, et ce sont encore les jeunes chevaux qui ont montré le plus de régula- rité; on ne s'attendait guère à voir Eléphantine et surtout Pollion, triompher dans le prix de l'Eden et dans le prix Guillaume le Conquérant.

Le Prix des Roches-Noires avait réuni un joli lot de poulains, bien qu'il soit réservé à des maiden. La lutte a été très serrée entre Marigold, Tigellin, Vieux-Paris et La Féria.

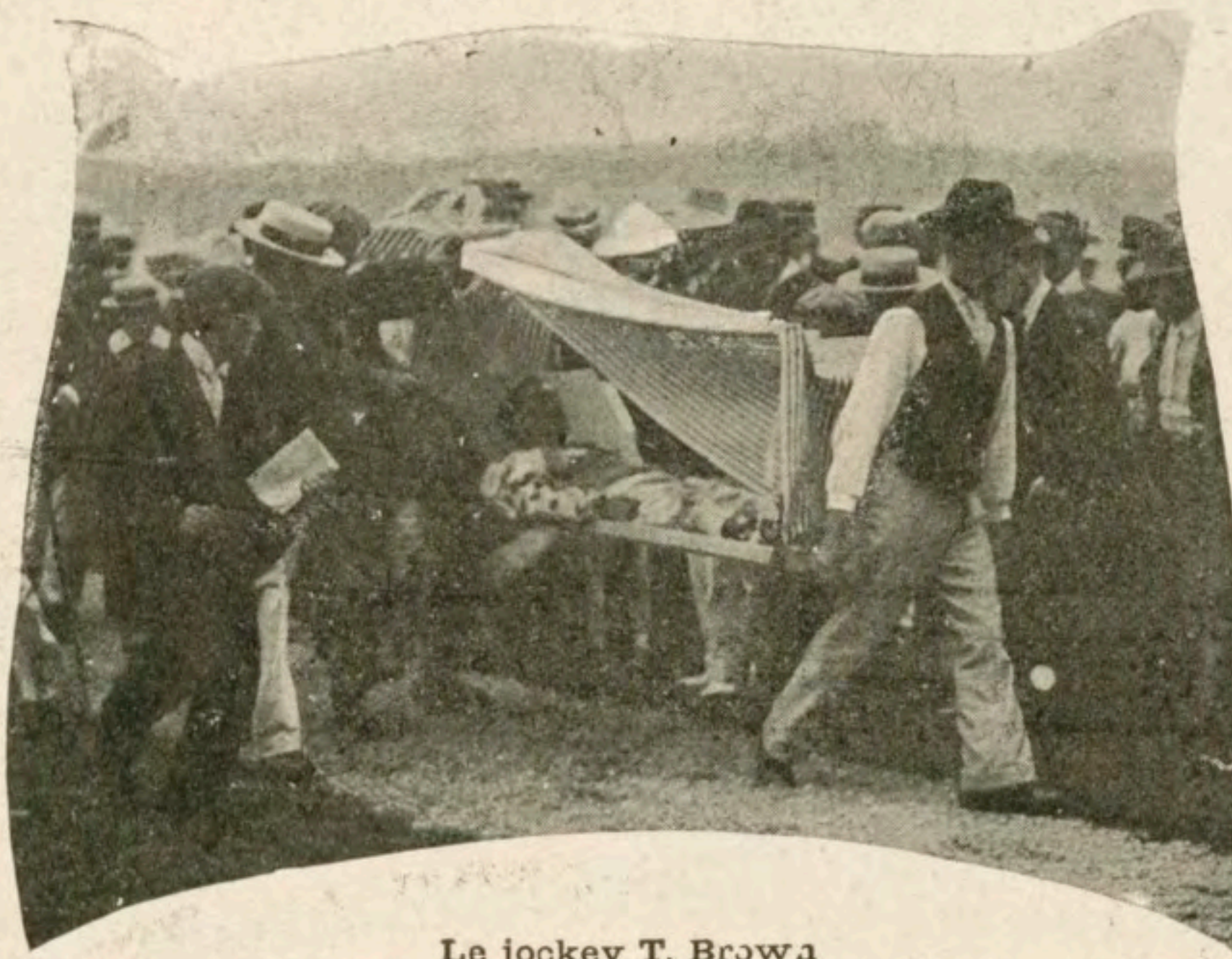
Dimanche 17 août. — On ne peut pas avoir en cette saison, une vraiment belle journée; le temps est encore resté couvert avec alternance de soleil et menaces de pluie pour cette réunion mondaine autant que sportive et qui rivalise chaque été avec nos plus grands events parisiens.

Mais le Grand Prix de Deauville est maintenant si bien classé que, malgré le mauvais temps, il réus- sirait quand même; il y avait, certes, autant de monde que le jour de l'Assomption; et si quelques baigneurs de Villers, de Cabourg et d'Houlgate ont boudé Deauville, les trains spéciaux de Caen, de



Maximum, par Chalet et Urgence; propriétaire. M. J. de Brémont; entraîneur, R. Count vainqueur du Grand Prix de Deauville (17 août).

(Cliché Dubosq.)

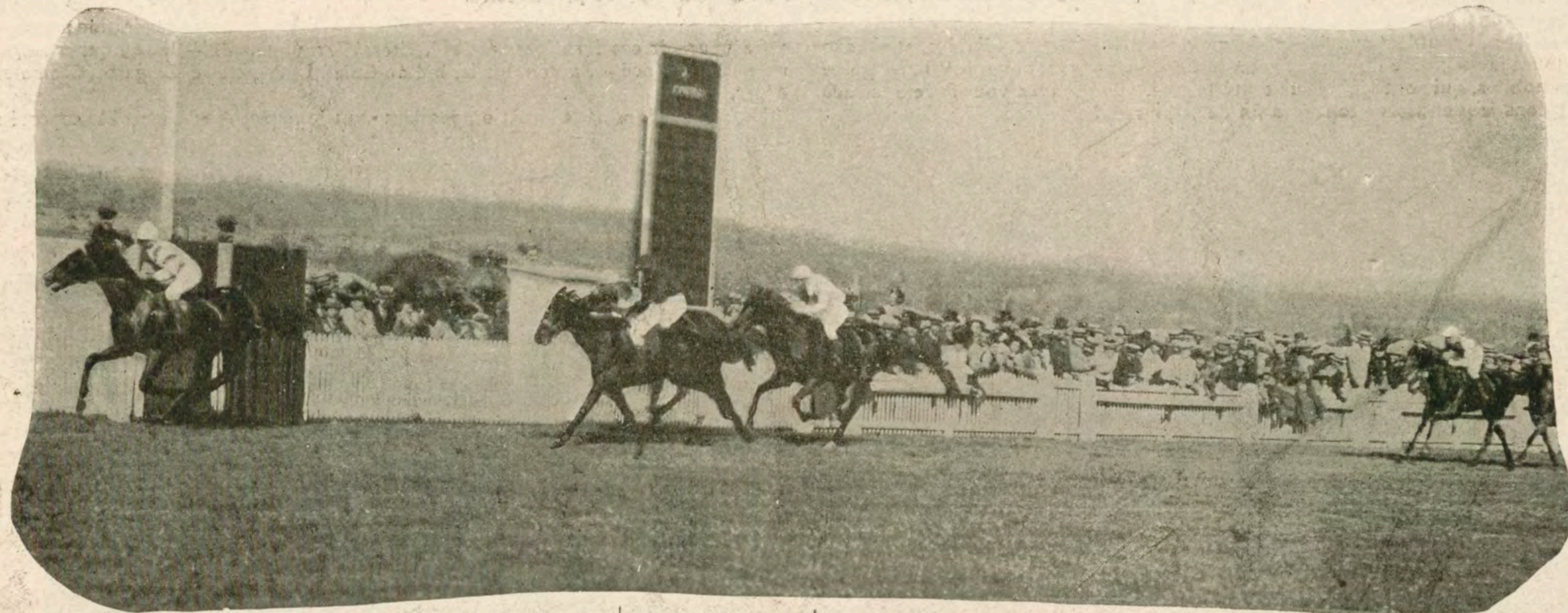


Le jockey T. Brown ramené en civière après sa chute dans le Prix du Goif sur Solitaire au Bⁿ de Waldner (Deauville, 16 août).

vaillant poulain; un de ses amis, montrant les trois représentants de la casaque cerise, que Count avait su, du reste amener tous trois en superbe condition, ne disait-il pas en montrant Exema: que voulez-vous qu'il fasse contre trois? — Qu'il suc- combe. Exema en effet a succombé, il a fini troi- sième, mais aurait pu se classer deuxième si Thorpe n'avait pas abandonné la seconde place à Surprenant.

Sans vouloir enlever à Maximum son mérite, il est évident qu'il avait la partie belle étant soutenu par des animaux de la classe de Jolly Girl ou de Kakimono. Jolly Girl, montée par le petit A. Carter, a mené un train rapide dès le départ devant Exema et Lognes, Maximum avec Kakimono se se maintenant en bonne place au centre du peloton; au dernier tournant Exema se rapprochait, mais Jolly Girl ouvrait à Maximum le chemin de la corde, et G. Stern suivant la même tactique qui lui avait si bien réussi dans le Prix Hocquart, poussait son cheval dans l'espace libre pour gagner dans un grand style.

FRANC-PICARD.



Maximum, à M. J. de Brémont; entraîneur, R. Count; jockey, G. Stern

Surprenant, à M. Oppenheim; entraîneur, Ch. Cunington; jockey, M. Henry. Lognes, à M. le baron de Forest; entraîneur, Parfitt; jockey, Rigby.

Exema, au vicomte d'Harcourt; entraîneur, J. Cunington; jockey, Thorpe.

L'arrivée du Grand Prix de Deauville.

Kakimono, à M. F. de Brémont; entraîneur, R. Count; jockey, Mac Intyre.

UNE SEMAINE D'AVIRON

Les Championnats en pointe Les Régates Internationales de Paris

LA COUPE DE LA « VIE AU GRAND AIR »

Nous venons d'assister à une semaine complète d'aviron. Certes, nous sommes loin encore des foules qui se pressent sur les deux rives de la Tamise et sur les house boats d'Henley. Néanmoins, sur les bords peu ombragés, malpropres et malodoriférants de la Seine, il y avait du monde. Mais il faut avouer aussi que ni les municipalités, cependant intéressées à voir se multiplier les rameurs, ni les organisateurs ne savent faire le nécessaire pour attirer le public et le faire revenir.



Tous nos confrères quotidiens ayant constaté la renaissance du sport de l'Aviron, je ne m'appesantirai donc pas sur le succès obtenu par une semaine qui a pu reporter les rowingmen aux meilleurs temps de leur exercice favori, et restera, pour eux, inoubliable ; mais il me sera bien permis de faire remarquer qu'il y a déjà longtemps, qu'ici même, j'ai signalé ce renouveau.

Les différentes épreuves qui se sont disputées les 13, 14, 15, 16 et 17 août, dans le bassin de Courbevoie-Asnières, méritaient toutes, du reste, d'attirer sur elles l'attention des sportsmen et des curieux, et les premiers comme le second, sont venus en foule assister au match définitif, à huit rameurs de



Le Cercle de l'Aviron de Lyon, dixième de la course à 8 seniors.

parisiens, et, probablement mis en goût par ces épreuves, qui, à la vérité, ont été d'un intérêt puissant, nous les avons retrouvés plus nombreux, plus enthousiastes aux Championnats de France et aux Régates Internationales de Paris. C'est au cours de ces dernières qu'a été courue la Coupe de la Vie au Grand Air.

Les Championnats de Paris ont mis en relief les hautes qualités des rameurs de la Société Nautique de Soissons (Soissons faisant partie du groupe de la Fédération Parisienne). Ils ont gagné facilement la course à quatre et enlevé, après une lutte très sévère, l'épreuve à huit. C'est surtout dans cette dernière qu'ils ont fourni la mesure de leur valeur. Tandis que la Société Nautique de la Basse-Seine et le Rowing-Club de Paris s'empoignaient dès le départ, comme s'ils étaient seuls dans la course, et leur prenaient plus d'une longueur, ils sont revenus sur les leaders, ramant d'une façon très calme, mais très énergique et très puissante ; irrésistiblement, ils ont pris l'avantage et quand les deux premiers se sont occupés d'eux, il était trop tard. Une fois de plus la tête mise au service des muscles avait donné la victoire à ceux qui avaient su s'en servir. Les Soissonnais avaient une demi-longueur d'avance sur la Basse-Seine, qui avait le même avantage sur le Rowing-Club.

De ces interventions de place entre l'équipe de la Basse-Seine et celle du Rowing-Club, on pourrait mettre en doute la valeur de cette dernière. Il faut dissiper ce doute possible. La première a plus de style que la seconde, mais cette dernière plus d'endurance, plus de « chien » que la première. Sur les 1 800 mètres des Championnats, la Basse-Seine gagnera peut-être plus souvent que sa concurrente ; mais sur les 2 500 mètres du parcours du match Paris-Francfort je suis à peu près certain du contraire. Ce que l'on peut dire, c'est que toutes deux sont absolument remarquables.



Devalon. G. Maurice. Mangeot. Brown.

Les « Petits Diables » de la Basse-Seine, gagnants de la course à 4 débutant, devant servir à désigner l'équipe qui ira à Francfort, le 31 courant, défendre les couleurs de Paris dans le match Paris-Francfort.

C'est à la belle équipe du Rowing-Club de Paris (Bouttemy, d'Heilly, Sculfort, Sandoz, Pichard, Crégut, Furle, L. Roche) que revient cet honneur puisqu'elle a brillamment enlevé l'épreuve, battant sa redoutable rivale de la Société Nautique de la Basse-Seine, de trois longueurs.

Sportsmen et public sont revenus le lendemain assister aux Championnats



Tellier. L. Henry. A. Henry. Dufrenoy. G. Hiser. Pacquot. M. Henry. Beauchamp.

L'équipe à huit de la Société Nautique Soissonnaise, gagnante du championnat de France à 8 seniors



L'équipe « de Hoop » débarquant après la Coupe de la Vie au Grand Air.

et qu'il y a bien longtemps que Paris n'en a eu de semblables. Les *Championnats de France*, sauf celui en périssière, sont tous restés à la Fédération Parisienne. C'est un fait d'autant plus digne d'être noté qu'il y a nombre d'années qu'un pareil lot de compétiteurs n'avait été réuni.

Paris va-t-il reprendre la place qu'il occupait naguère, à la tête du rowing français ? Tout porte à le croire. Dans tous les cas, le voilà reparti sur le bon chemin.

A quatre, les Soissonnais (Tellier, L. Henry, Hiser, Beauchamp) ont gagné dans ce même style puissant et froid qui les caractérise, devançant l'équipe du Cercle de l'Aviron de Lyon (Fédération du Sud-Est). Le Cercle de l'Aviron de Roubaix (Fédération du Nord) a pris la troisième place devant le Rowing-Club Castillonnais (Union du Sud-Ouest) et la Société des Régates Rémoises (Union du Nord-Est).

En périssière, Beurrier, des Sports d'Amiens (Fédération du Nord) qui était autrefois imbattable... l'est encore. Il a enlevé le Championnat avec une aisance extraordinaire. Pourtant il avait un concurrent redoutable en Dhier, de la Société Nautique de la Marne (F. Parisienne).

A deux de pointe, Maurice et René Bensa, de la S. N. Basse-Seine (F. P.) ont conquis de haute lutte les titres de Champions de France. Ils ont dû, pour vaincre, déployer toute leur énergie et tout leur style, mais ils sont parvenus, après un bord à bord très dur, à écœurer leurs adversaires. Seuls, les

rameurs de Reims (Union du Nord-Est) ont terminé le parcours. Dieppe (Union du Nord-Ouest), Roubaix et Castillon ont lâché plus ou moins loin.

A huit, malgré un bon départ, le Cercle de l'Aviron de Lyon n'a pu résister au train des rameurs de Soissons. Ces derniers ont gagné facilement, battant les Lyonnais de deux longueurs, en avance eux-mêmes d'une longueur sur le Cercle de l'Aviron de Roubaix qui précédait l'équipe mixte R. C. Castillonnais-Sport Nautique Bergerac.

J'ai gardé pour la fin, pour la bonne bouche, le Championnat en yole de mer parce que cette course a été splendide et a démontré ce que peuvent faire de tout jeunes gens, d'une force physique au-dessous de la moyenne, quand l'énergie et la volonté viennent compenser ce que la nature n'a pas donné.



Bertheloot.

Guilbert.

L'équipe de la Société Nautique de la Marne gagnante de la course à 2 seniors.]

Les « petits diables » de la Basse-Seine ont battu les rameurs de la Société Nautique de Marseille (Féd. Méditerranée), de solides gaillards pourtant, après une lutte acharnée. Les Marseillais, partis en tête, n'ont jamais pu décoller leurs concurrents. A mi-chemin, dans un enlèvement où l'on sentait une rage folle, les jeunes rameurs de la Basse-Seine parvenaient à se remettre bord à bord. Ainsi que des gens surpris d'une semblable défense, les Marseillais résistaient mollement et les Parisiens prenaient l'avantage pour gagner de trois longueurs.

Des applaudissements nourris ont salué les jeunes champions. Il est à supposer que ce ne sont pas les derniers lauriers que recueilleront Devalon.



B. Farman.

Blusse.

J.-B. Losty.

A.-J. Brandt.

Le quatre de la Roei-en-Zeil-Vereniging « de Hoop » d'Amsterdam, gagnant de la Coupe de la Vie au Grand Air.



visser. Molmans. Van Acker. Librecht frères. Jaex frères. Tralmand.
Le Sport nautique de Gand, gagnant de la course à 8 juniors.

G. Maurice, Mangeot et Brown. Nos représentants aux Championnats d'Europe qui seront courus à Strasbourg le 24 de ce mois sont donc :

En skiff : G. Hiser, S. N. Soissons, remplaçant L. Prével, empêché pour des raisons de famille.

A deux de pointe : M. et R. Bensa, S. N. Basse-Seine.

En double-scul : d'Heilly et Boutte-my, R. C. Paris.

A quatre de pointe : Tellier, L. Henry, G. Hiser et Beauchamp, S. N. Soissons.

A huit de pointe : Tellier, L. et A. Henry, Dufrénoy, G. Hiser, Paquot, M. Henry et Beauchamp, S. N. Soissons.

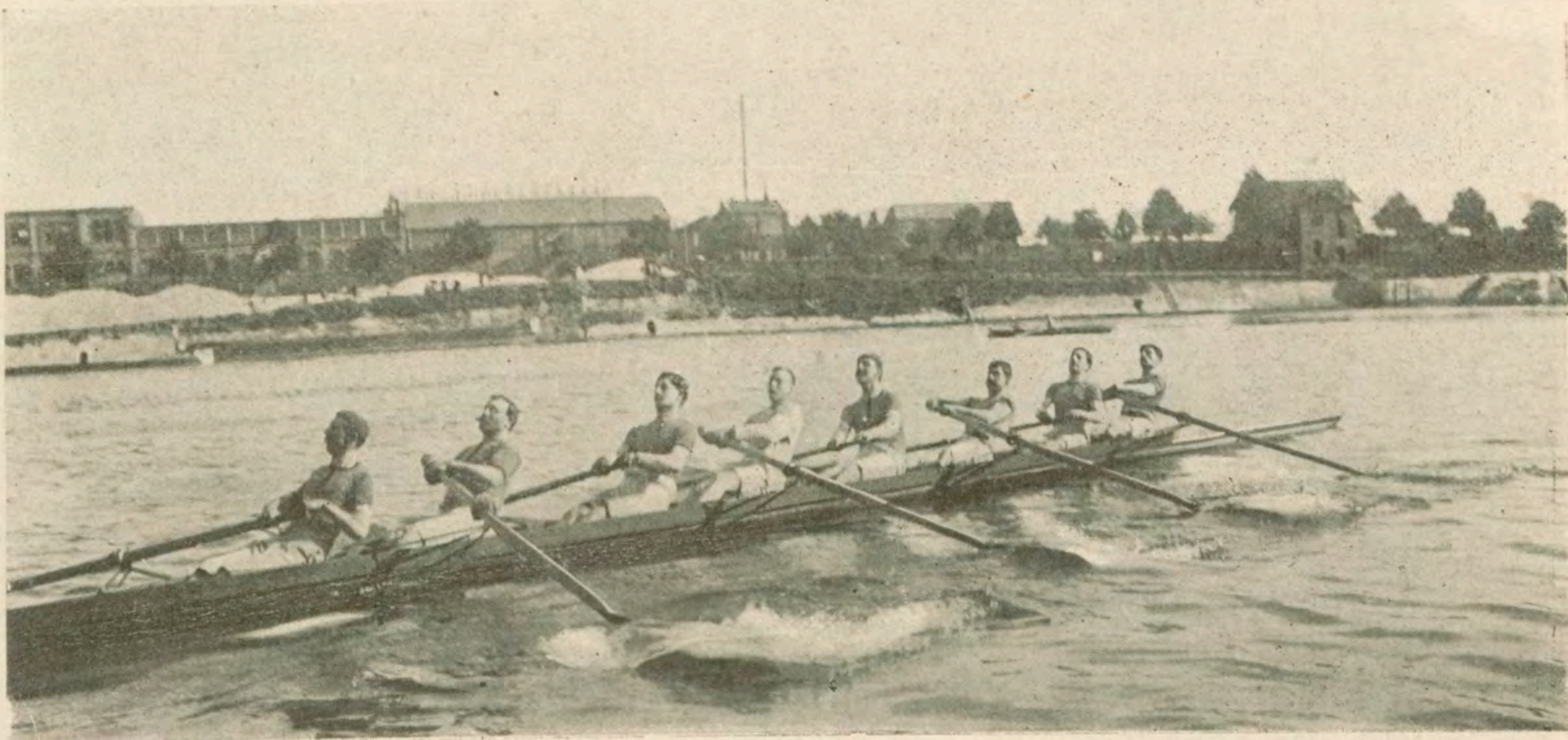
J'ai la bonne fortune de les accompagner. J'espère avoir à raconter leurs succès. Les meilleurs vœux des sportsmen français, j'en suis certain, sont avec nos champions.

Les Régates Internationales de Paris ont été courues, le dimanche 17 août, par un temps très orageux, et la température avait influé à tel point sur les esprits qu'il ne s'est guère passé une course sans qu'il n'y ait eu un incident à relever.

Parmi les rowingmen, il s'en est trouvé qui, n'étant revêtus d'aucun caractère officiel, se sont crus obligés de se mêler de choses qui ne les regardaient pas, et l'organisation, parfaite les jours précédents, s'en est un peu ressentie. Ça n'a pas été la faute des starters, MM. Miran et Tallandier, qui, au contraire, ont été tout à fait à la hauteur de leur ingrate tâche.

Mais n'insistons pas. Par ces temps d'orage, l'homme le plus doux devient d'une irascibilité extraordinaire.

Les rameurs de la Marne ont une allure aisée, souple et puissante. Il est tout à fait regrettable qu'ils ne se soient pas présentés dans les Championnats, car ils ont battu les frères Bensa, de la Basse-Seine, dans une élimina-



Jobit. Cerbelaud. Gaudin. Barrelet. Louvet. Hénou. M. Bensa. R. Bensa.
L'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine, gagnante de la course à 8 seniors.

toire, de façon à ne laisser aucun doute sur leur supériorité.

Avec la Coupe de la « Vie au Grand Air », les incidents ont commencé.

En affectant le challenge offert par notre journal à une course à quatre rameurs (construction libre), autrement dit *sans barreur*, les organisateurs avaient, apparemment, la pensée de mettre en évidence les qualités de sang-

froid et d'adresse nécessaires aux rameurs de pointe pour assurer la direction de leur embarcation, en barrant au pied. Il me paraît donc évident que la bonne direction entrerait en ligne de compte.

Or, peu après le départ, la Société « de Hoop » d'Amsterdam obliquait un peu vers le Rowing-Club de Paris qui s'arrêtait pour éviter un contact, puis repartait avec deux ou trois longueurs de retard. Un peu plus loin, l'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine et celle d'Amsterdam s'abordaient. Le Rowing-Club passait alors en tête, se dirigeant fort bien, et terminait le parcours avec d'autant moins d'inquiétude que la Basse-Seine et Amsterdam, repartis, s'abordaient une seconde fois. Enfin, la Société « de Hoop » finissait deuxième.

Certes, il faut s'incliner devant une décision du juge-arbitre. Pourtant j'avoue que celle qu'a prise M. Sevin ne m'a pas satisfait pas plus que beaucoup de mes confrères. Peut-être l'a-t-il prise, considérant que les rameurs de Hollande, les plus lésés en cette affaire, avaient les meilleures chances. C'est d'un bon sen-



P. Flouest. M. Flouest. Mac Henry. Rigaud. R. Bensa. Leroux. Doyen. Barrelet.
L'équipe mixte, Cercle Nautique de France et Société Nautique Basse-Seine, gagnante de la course à 8, armement libre.

timent, car les Hollandais se sont montrés non seulement rameurs solides, mais encore adversaires courtois, puisqu'ils sont venus s'excuser auprès des rameurs du Rowing-Club de les avoir gênés; mais il y a là une question de principe qui a été tranchée un peu trop hâtivement, à mon sens. J'ai couru autrefois bien des courses avec virages, j'ai vu bien des abordages aux bouées, ces abordages ont favorisé souvent le troisième larron, cela arrive encore fréquemment. Le résultat a toujours été maintenu, le virage étant considéré comme une difficulté de plus à surmonter. Le cas était cette fois à peu près identique.



Saurel. Herbinet. Terrail. Hammacher.
Le Cercle Nautique de France gagnant de la course à 4 juniors.

prennent l'avantage, la Basse-Seine s'arrête tout à coup. Dès lors, les Hollandais gagnent de ce qu'ils veulent, la Basse-Seine terminant tout doucement.

La course à quatre rameurs juniors est restée à la magnifique équipe du Cercle Nautique de France (Saurel, Herbinet, Terrail et Hammacher) qui a gagné avec une grande facilité, battant le Sport Nautique de Gand et le Rowing-Club de Paris. Ce dernier s'est bien faiblement défendu.

A quatre seniors, Bertheloot, G. et A. Guilbert et Carton, de la Société Nautique de la Marne, ont battu la Société « de Hoop » d'Amsterdam d'une longueur à peine, après une course très dure et un bord à bord



Société Nautique Basse-Seine, 1^{re}.
La course à 8 seniors. A 500 mètres de l'arrivée.

Cercle Nautique Lyon, 3^e.

Rowing-Club Paris, 2^e.

Passons. La course ayant été annulée, elle a été recourue à l'issue de la réunion, et le Rowing-Club, ne se mettant pas en ligne, en manière de protestation, la nouvelle épreuve mettait aux prises la S. N. Basse-Seine (Jobit, Barrelet, Gaudin et Hénon) et la Société « de Hoop » d'Amsterdam (B. Farman, J.-J. Blussé, P.-J. Losty et A.-J. Brandt).

Cette fois les deux équipes se dirigent bien. La Basse-Seine, partie rapidement, mène pendant 500 mètres, mais à cette distance, les Hollandais tirant vite et dur se remettent bord à bord. Pendant un instant la lutte est fort belle, et le contraste est frappant entre le beau style des Parisiens et celui de leurs rivaux qui arrachent plutôt et utilisent la force des bras. Néanmoins les rameurs d'Amsterdam



Le quatre de la Société Nautique de la Marne, gagnant de la course à 4 seniors au débarquement.

de plus de 800 mètres.

La rivalité Rowing-Club Basse-Seine a assuré le succès de la course à huit seniors. La Basse-Seine très vite en action a pris la tête et à 800 mètres elle menait avec une longueur et demie d'avance, le Rowing-Club ayant environ une demi longueur sur le Cercle de l'Aviron de Lyon. Mais là, la Basse-Seine ne gagne plus; le R. C. qui a pris son allure se rapproche, courageusement la B. S. résiste la distance entre les deux étraves diminue toujours, il n'y a plus qu'une demi longueur le but est proche. Le R. C. va passer. Non. Le poteau d'arrivée est là. La Basse-Seine a gagné d'un mètre! Décidément le Rowing-Club brille par le fond et la Basse-Seine par la vitesse, car 50 mètres plus loin les places étaient interverties.

EDMOND MAGNEZ



M. ABEL BALLIF, président du Touring-Club de France.

Parler du président du T. C. F. c'est toujours être d'actualité, car ce diable d'homme est doué de cette rare qualité de ne jamais se faire oublier. Hier, il présidait à ce concours de tourisme, qui est bien une des idées les plus pratiques que le Touring-Club ait mises au jour et qui rendra plus de service aux cyclistes que bien des épreuves à grand fracas. Aujourd'hui il inaugure au sommet du Viso le refuge auquel on a donné son nom. Demain, il sera sur la Corniche... ou en train de planter au Cap Nord un poteau indicateur.



Les guides scrutent de leurs lunettes les replis les plus cachés



La tente à l'Arribit.



A la recherche des izards.

UNE CHASSE A L'IZARD

Sans être un gibier aussi difficile que le châtre, que le vieux Dumas rendit célèbre, l'izard est une pièce qu'on n'inscrit pas tous les jours au tableau. La poursuite en est attachante et d'autant plus périlleuse, comme on en jugera par le récit suivant :

DEPUIS longtemps, j'avais projeté de faire une chasse à l'izard en compagnie de mon ami le lieutenant Andrillon, en garnison à Tarbes.

Au jour fixé, le 24 juin dernier, il venait me rejoindre à Argelès, à l'Hôtel de France.

Le guide rapporte les victimes.



Dans l'après-midi, un peu remis de notre fatigue, nous laissons un guide pour garder la tente, et tout en nous promenant nous explorons les environs en curieux, une simple carabine en main. Tout en cheminant, nous arrivons à une cabane de bergers qui, très hospitaliers, nous invitent à la caillado, espèce de mets composé de lait de brebis caillé.

Après une de ces assiettes qui eût imposé silence à l'estomac du moine le plus récalcitrant, ils nous invitent encore à goûter leur pain si lourd et leur beurre si concentré; ce pick-nick improvisé apaise un peu cet appétit constant dans lequel vous entretient cet air vif de la montagne.

A trois heures le lendemain matin, le guide nous éveille; puis, ouvrant la marche, il scrute à l'aide de sa lorgnette les vagues silhouettes des pointes voisines, éclairées par un faible reflet de l'aurore naissante.



La cabane des bergers.



Les Izards dans



Le sac de peau de mouton, couverture, matelas et oreiller tout à la fois.

Déjà deux chasseurs expérimentés et un porteurs, tous trois professionnels de ces équipées, s'occupaient des préparatifs.

La dernière inspection passée, on se met en route. Soirée délicieuse; la lune à son premier quartier éclaire discrètement; c'est un avant-goût des sensations que devaient provoquer en nous les grandioses sommets envisagés sous une semblable nuit. A minuit, on arrive à Arrens, et, après un léger repos, on prend allègre le chemin de la montagne.

A mesure que nous avançons, nous apercevons dans le lointain une buée d'argent qui s'étendait insensiblement jusqu'à couvrir toute une partie du ciel; bientôt cette buée se déchire et laisse apparaître quelques rayons du soleil levant qui s'élève alors graduellement et inonde bientôt de ses feux les pics et les vallées qui s'étendaient à perte de vue.

Au lever du soleil, c'est le lac de Suyen qui, grâce à son admirable limpidité, nous dévoile ses replis les plus profonds.

Un peu plus loin, Doumbas, petite vallée gazonnée au travers de laquelle serpente capricieusement un mince filet d'eau.

Voici enfin devant nous la montagne de l'Arribit; à ses pieds, une magnifique forêt de sapins, aux branches desquels pendent de longues barbes blanches, vestige de leur vieillesse.

L'Arribit est choisi comme lieu de notre campement; l'endroit est des plus arides et d'un sauvage aspect. La tente est plantée à huit heures du matin.

Nous passerons là la journée et ne partirons qu'à la nuit.



La malheureuse mère trouve la mort à côté de son enfant.

la montagne.

Après avoir successivement traversé la région des pics Hautefeuille, nous arrivons au lac d'Artouste.

Le lecteur me fera grâce de la sèche nomenclature des pics sauvages et neigeux qui s'offrent à nous. C'est la région des lacs.

Cette eau d'un pur cristal nous tente, et nous prenons tous trois une absinthe glacée qu'envieraient sûrement les consommateurs les plus raffinés.

Nos guides, sur un continuel qui-vive, braquent de temps en temps leurs lunettes, scrutant les replis les plus cachés.

Par bonheur enfin, l'un d'eux, vient d'apercevoir sur un glacier trois izards: l'un d'eux paissait tranquillement, l'autre se promenait insouciant, tandis qu'un troisième, le museau finement allongé et les oreilles dressées, surveillait de ses petits yeux clairs et vifs les environs.

Un petit cours de tactique est aussitôt établi; c'est le plan de notre jeune officier qui l'emporte.

Mon jeune ami va se placer sur le col de Mouros surplombant le glacier. Moi-même je gagne le pic de Baterabère, et les seuls passages accessibles aux izards sont ainsi surveillés.

Les deux guides se placent à la partie inférieure du glacier et sont chargés de lancer les izards.

L'exécution de ce plan a duré une heure, et les izards sans méfiance sont toujours là.

Un premier coup de fusil est tiré par les guides. Aussitôt les bêtes affolées gagnent les parties supérieures, s'élancent aveuglément vers



Le brouillard en montagne.

les sommets que nous occupions. Deux détonations retentissent, nos deux coups ont porté; deux izards abimés par nos dum-dum gisent sur les rochers dénudés.

Quant au troisième, l'éclaireur, saisi d'une juste épouvante et pris d'une course folle, il escalade au loin des rochers abrupts qui, en temps ordinaire, eussent été un obstacle à son agilité.

Retour à l'Arribit, siège de notre campement, les guides portant sur leurs épaules les victimes, dont l'une vivait encore.

Arrivée sous tente à sept heures du soir.

On ne s'endormit pas sans avoir tracé le plan de la troisième journée: l'objectif de notre chasse est le pic Batlaïtous.

Mon sommeil fut léger; je sentais que l'atmosphère était imprégnée d'électricité et que quelque chose d'anormal se préparait; le mauvais temps m'effrayait pour mon ami.

A mes côtés, le guide, qui lui non plus ne pouvait dormir, faisait entendre quelques murmures de mécontentement: ils étaient pour moi très significatifs, car le guide était d'une nature peu communicative et l'expression seule de sa mâle figure révélait les sentiments de crainte ou d'espérance auxquels il était en proie.

A mon appel, le guide quitta son sac de peau de mouton qui le couvrait jusqu'à la tête et tous deux nous sortîmes.

Une partie du ciel était déjà couverte de gros nuages noirs: « Ça va mal, me dit le guide, un orage effroyable se prépare! »

Inquiets, nous attendons... Cependant l'orage avance à grands pas... Un gros brouillard arrive qui nous isole complètement du reste de la montagne...

Nous étions tous muets, comme frappés de stupeur: « Il n'y a rien à faire, dit tristement le guide, rentrons et couchons-nous! »

Tout à coup, vers minuit, un formidable coup de tonnerre, répercuté cent fois par toutes les montagnes, nous fait tressaillir.

Puis, de sinistres éclairs sillonnent les nues, un torrent de pluie et de grêle accompagné d'un vent violent s'abat sur notre frêle tente et l'inonde de toutes parts; et, dominant cette bourrasque épouvantable, les grondements plus sinistres encore du tonnerre qui ne s'interrompaient pas un seul instant.

Nous nous regardons tous sans proférer la moindre parole; notre tente est secouée en tous sens, mais résiste néanmoins à la tempête.

Cet état de choses dura jusqu'au matin: le tonnerre cessa alors de gronder, mais la pluie persista fine et serrée et le brouillard ne devint que plus épais.

Nous nous hâsardâmes hors de la tente, mais à dix mètres autour de nous notre vue restait bornée.

Désolés, nous passâmes ainsi une partie de la journée.

Vers quatre heures de l'après-midi, notre guide ranima enfin notre espoir en nous annonçant une éclaircie prochaine.

Cette nouvelle est accueillie avec enthousiasme, et nos noirs pressentiments de la veille s'évanouissent devant le rayon de soleil qui perce bientôt le voile qui nous entourait.

Qu'il nous sembla beau ce premier rayon de soleil, et avec quelle reconnaissance il fut salué!

Le reste de la soirée, le brouillard se dissipa petit à petit et vers huit heures enfin le ciel était complètement dégagé.

Sublime spectacle que celui qui s'offrait alors à nos yeux! Au milieu de ce ciel redevenu calme, la lune, telle une faucille d'or, brillait de son éclat le plus pur, reflétant sur cette mer de montagnes sa douce lumière dorée...



A l'affût.

Pour avoir raison de certains passages vraiment trop périlleux, le guide fut obligé de se cramponner aux sommets des rochers et de nous tendre une corde qui nous permettait tour à tour d'escalader ces roches dénuées de toute végétation. Ce fut pis encore quand il fallut aborder le plus terrible endroit surnommé



Les guides dans les glaciers de l'Arribit.

A l'assaut du Batlaïtous.

L'escalade des roches.

la « cheminée du Batlaïtous »: à la file indienne et encadrés par nos guides, nous grimpons collés sur les rochers brûlants, nous cramponnant par les mains, les pieds, le ventre et le menton. Après quatre heures de cette montée périlleuse, le pic était, enfin vaincu.

Nous étions alors à 3 400 mètres d'altitude.

Soudain le guide, insensible, lui, au splendide panorama qui se déroulait sous

nos yeux, signale la présence d'une belle femelle qui jouait non loin avec son petit...

La capture semblait facile: les deux bêtes placées au milieu d'une névée ne pouvaient nous apercevoir, grâce à une muraille de rochers qui nous dissimulait à leurs yeux.

Le vent soufflait contre nous; nous avançons donc sans aucune crainte d'être flairés par la farouche bête.

A 200 mètres, mon camarade, excellent tireur, blessa mortellement la mère.

Le jeune izard, surpris, épouvanté, tourne éperdu autour de la mère agonisante: « De la prudence et nous l'aurons vivant, s'écrie le guide! »

Je m'approche aussi près que possible sans effrayer le petit animal, et je vois qu'il est trop faible pour s'enfuir.

Mes camarades se précipitent alors sur lui; sa mère agonisante semblait le retenir par ses derniers bélements plaintifs.

On l'entoure, et un petit match de vitesse s'engage dans lequel nous restons vainqueurs.

Triomphants, nous rentrons à l'Arribit et les trois heures de descente passent pour nous inaperçues.

A huit heures du soir, la tente était regagnée. C'était notre dernière soirée passée sur la montagne. La nuit fut un rêve d'adieu... Le lendemain, à l'aurore, par une matinée délicieuse, nous rentrions à Argelès.

A mon retour, j'exhibai triomphant ma capture, je décidai de l'appeler Ariel, du nom du pic le plus gracieux que nous avions rencontré.

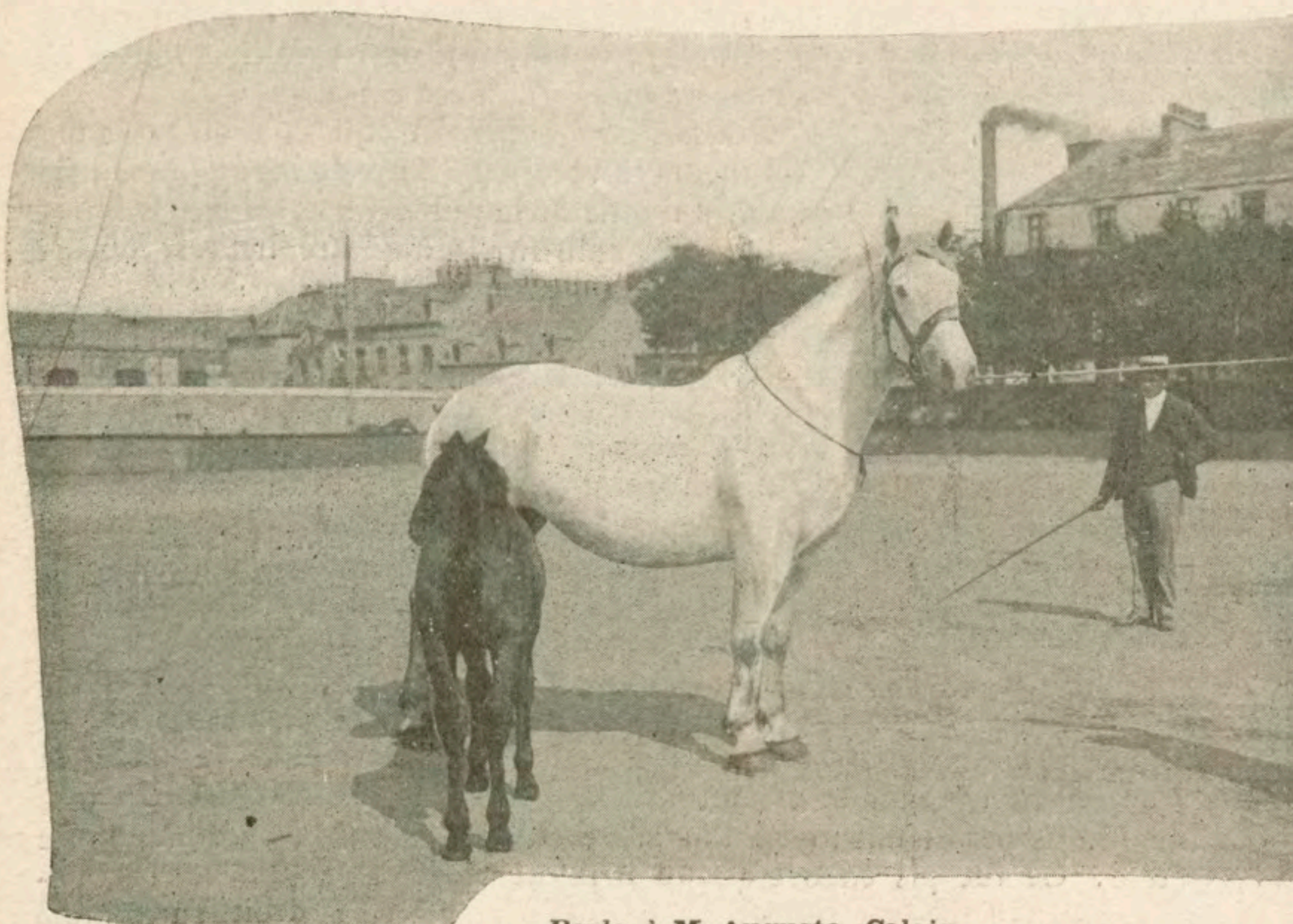
Le petit Ariel fut placé dans le parc; les premiers jours je l'allais au biberon; mais voyant que ce lait de vache n'était pas assez généreux pour son ardente nature, je lui donnai comme nourrice une chèvre native elle aussi des montagnes d'Arrens.



Le petit Ariel.



Une bien pénible position pour un chasseur.



Perle, à M. Auguste Calais,
Premier Prix des juments suitées.



Alexandre, à M. Ern. Le Gentil,
Premier prix des poulains entiers de 2 ans.

CONCOURS HIPPIQUE DE BOULOGNE-SUR-MER

Les Chevaux Boulonnais

Le dernier des concours hippiques — pour l'année 1902 — qu'organise la Société française hippique, a eu lieu à Boulogne-sur-Mer. Les épreuves d'obstacles ont été très brillantes — il fallait s'y attendre — et ne l'ont cédé en rien aux mêmes épreuves des concours précédents; il ne saurait en être autrement, car les concurrents, sauf dans les épreuves militaires, furent les mêmes qu'à Paris, Vichy, Nancy, Nantes et Bordeaux. Mais le concours hippique de Boulogne depuis quelques années se distingue des autres en ce qu'il débute par un concours spécial des chevaux de la race boulonnaise.



De toutes nos races françaises de trait, celle du Boulonnais est la plus importante au point de vue du nombre: près de 400 000 têtes dans l'ancien comté de Boulogne, la Haute et Basse-Picardie, la Haute-Normandie, l'Artois et jusque dans la Flandre française.

Lorsque, pour la première fois, la Société française hippique organisa à Boulogne-sur-Mer un concours spécial pour les chevaux boulonnais, à peine cinquante chevaux se présentèrent; d'année en année ils vinrent plus nombreux, et cette année ils furent cent trente et un appartenant à trente-huit propriétaires différents; presque le même nombre qu'à la grande exposition chevaline internationale de Vincennes en 1900.



Turbine, à M. Aug. Calais
Premier prix des Pouliches de 2 ans.

Deux propriétaires-éleveurs en présentèrent, pour leur part, chacun quinze, ce sont MM. Auguste Calais et le baron d'Herlincourt. Le concours était divisé en six classes: étalons de 4 ans et au-dessus: 24 engagements; étalons de 3 ans: 21 engagements; poulains entiers de 2 ans: 24 engagements; juments de 4 ans et au-dessus suitées: 27 engagements; pouliches de 3 ans: 16 engagements; et pouliches de 2 ans: 19 engagements.

Malgré le nombre assez élevé des prix: 55, représentant une somme de 8 100 fr., le jury, que présidait le baron du Teil de Havel, a dû, dans diverses classes, créer des prix supplémentaires et distribuer un très grand nombre de mentions, c'est dire assez la qualité des concurrents.

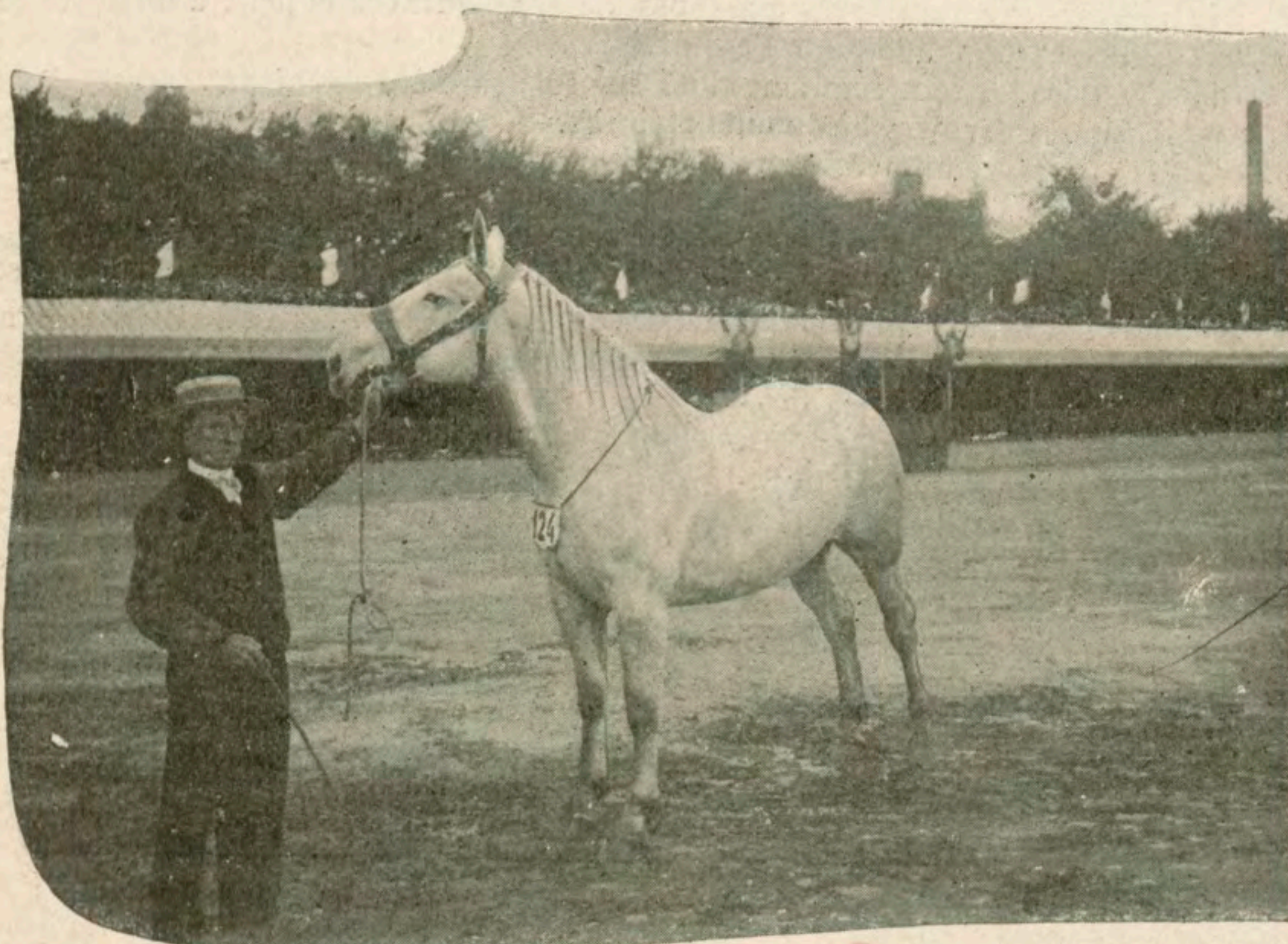
Les principaux lauréats furent: M. Auguste Calais, le baron d'Herlincourt; Elie Limousin, Jules Têtu, E. Le Gentil (1^{ers} prix); Mallet-Durand, Léon Ledé, Alphonse Laigle, le baron d'Herlincourt (2^{es} prix).

Nous avons donné, il y a deux ans, les caractères de la race boulonnaise; mais ce qu'il faudrait pouvoir décrire, c'est la noblesse de port, le courage, l'ardeur du sang, qui n'exclut pas la douceur du caractère, la vivacité de l'allure et l'harmonie de l'ensemble.

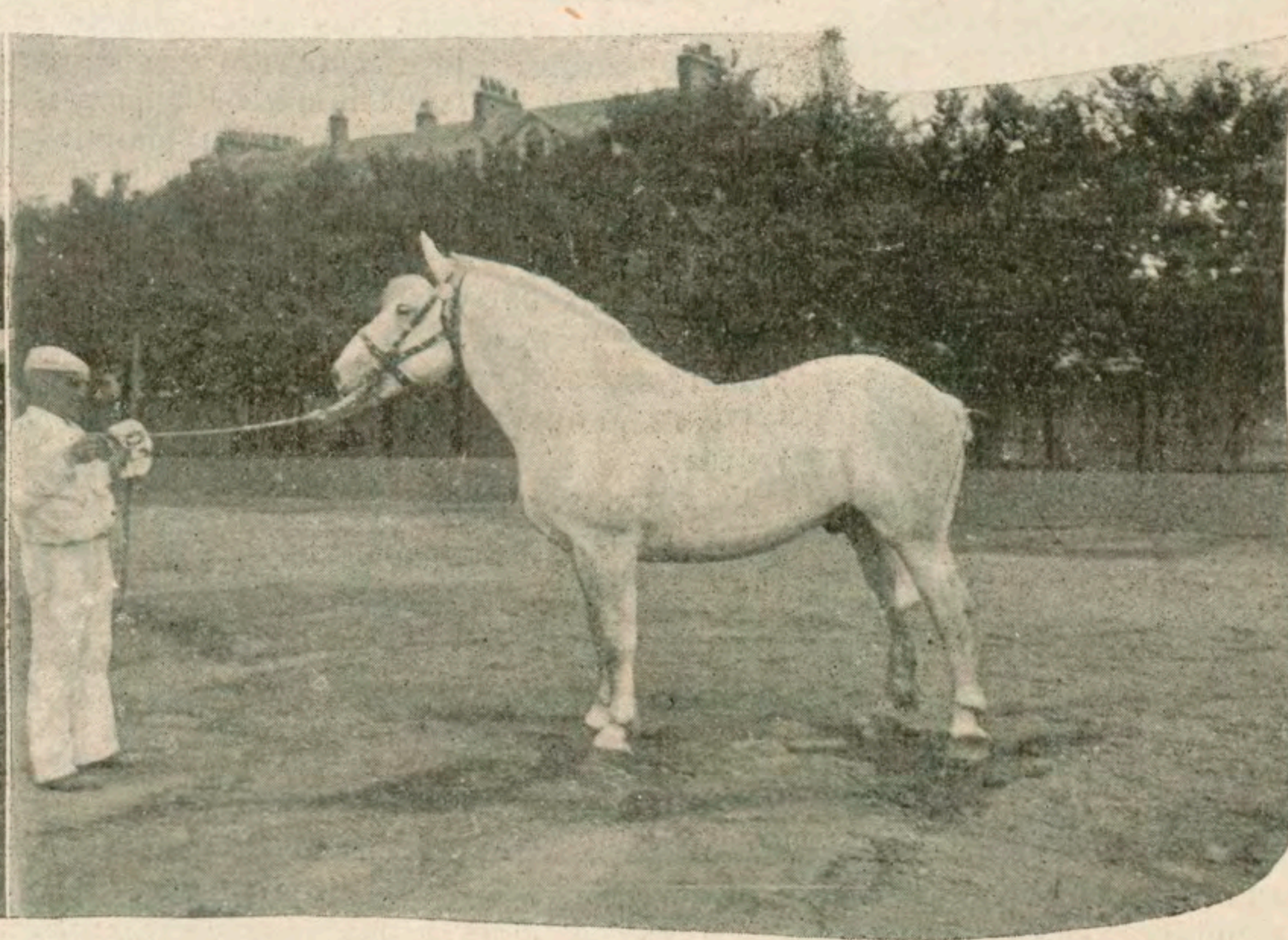
Grâce aux subventions distribuées dans les concours, grâce aux syndicats agricoles et hippiques de la région, grâce aussi à la sollicitude de l'administration des haras, les éleveurs sont parvenus à fixer la race, et aujourd'hui l'étranger, l'Angleterre et l'Allemagne en tête, viennent chaque année dans le Boulonnais faire de nombreuses et importantes acquisitions.

(Clichés Wyngaard.)

PAUL MÉGNIN.



Bigotte, à M. Jules Têtu, Premier prix des juments de 3 ans.



Volcan, au baron d'Herlincourt, Premier prix des étalons de 3 ans.

Les Courses d'automobiles en Angleterre

Le Kilomètre à Welbeck

Si les courses d'automobiles sont rarement autorisées en France, en Angleterre, elles sont absolument interdites. Il faut des circonstances absolument particulières, des routes situées entièrement à l'intérieur de propriétés privées, pour qu'on puisse arriver à faire disputer une épreuve d'un millier de mètres ou une course de côte. Heureux quand les voisins ne s'y opposent pas, sous prétexte que le bruit des voitures les empêche de dormir, à 3 heures de l'après-midi.

CONNAISSEZ-VOUS Welbeck ? Il y a bien peu de chance. Ce n'est pas même un village, c'est un hameau perdu à quelque trente kilomètres au nord-est de Nottingham, qui malgré ses 25000 habitants, n'est elle-même guère connue de nos compatriotes.

Et cependant, Welbeck est aujourd'hui plus connu de la plupart d'entre nous que cette grande ville



Edmond.

Hémy.

Fordyce.

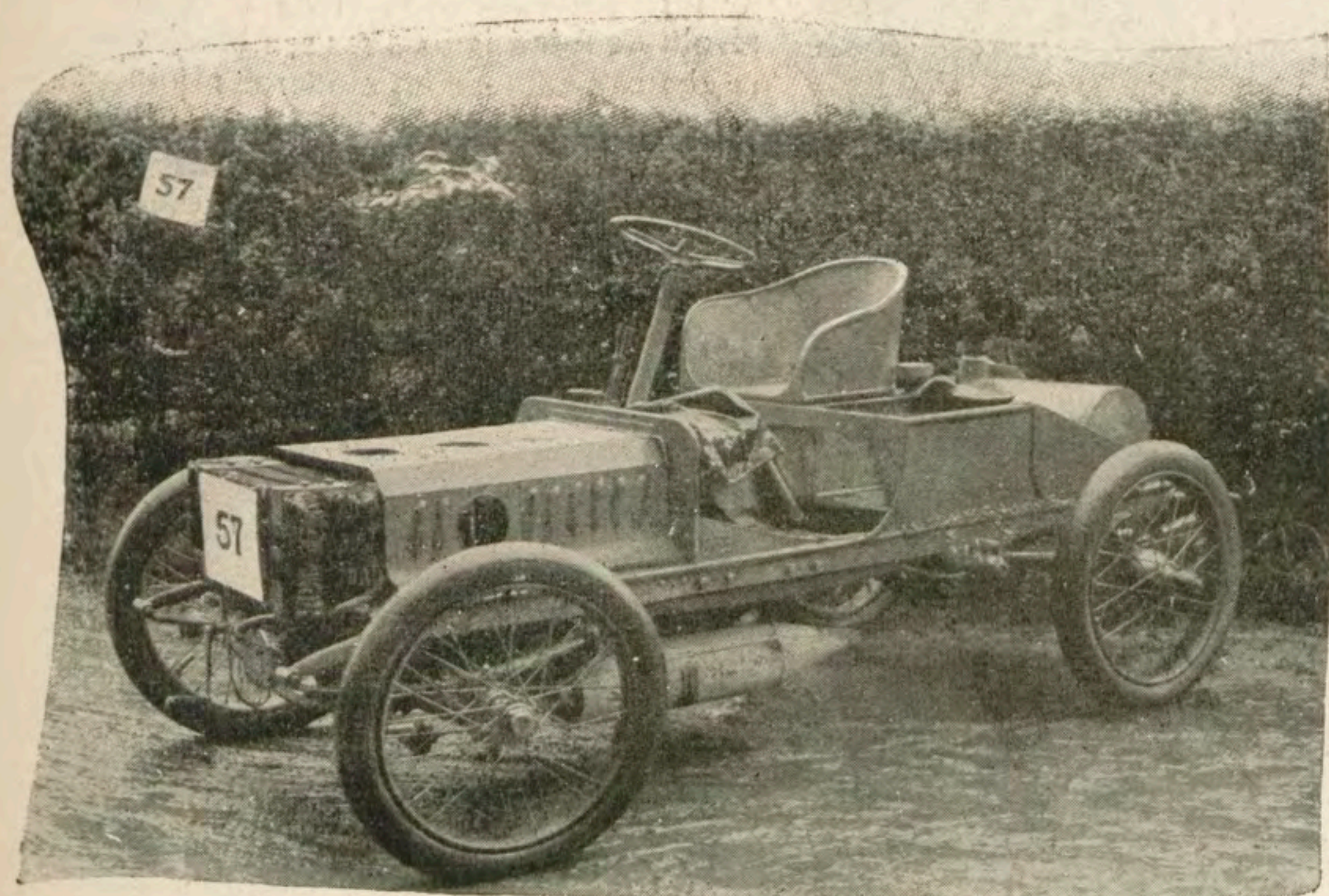
L'écurie Darracq à Welbeck.

C'est sur cette voiture que Edmond s'est classé 2^e, faisant le kilomètre en 45 s. sur sa voiture munie de pneus Michelin.

ce pays de Midland qui n'est le nôtre ni pour sa situation, ni pour son économie politique. Ce n'est ni un centre commercial, ni un centre d'achat et c'est au contraire quelque chose d'analogue à notre Berry ou à notre Sologne, un pays essentiellement agricole et chevalin. C'est que la question des courses d'automobiles est bien moins simple pour les Anglais que pour nous. Le peuple anglais, malgré les louables efforts de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne, est loin d'être encore conquis.

Il faut pour cela des années d'efforts et de travail, car nous avons affaire là à l'esprit le plus conservateur qui soit en Europe. L'Angleterre est certainement le pays le plus libre du monde, mais naturellement cette protection de la liberté s'y fait surtout pour les libertés déjà existantes.

Il est certain qu'une course d'automobiles passant sur la route gêne un peu celui qu'elle n'intéresse point. En France, l'expérience a déjà montré qu'elle passionnait 10000 personnes pour en irriter 1000. En Angleterre, ces trois ou quatre prennent l'initiative de



La voiturette Clément, du comte de Shrewsbury, munie de pneumatiques Dunlop, avec laquelle Vonlatum a gagné sa catégorie en 49 s. 2/5.



Stocks, gagnant du handicap (1 000 m. en 48 s. 2/5) sur sa voiturette de Dion et Bouton, munie de pneumatiques Dunlop.

obscur village du centre de l'Europe dont tout Français porte le nom en sa mémoire, parce qu'ils furent le théâtre d'une bataille fameuse, Welbeck est pour les chauffeurs français un lieu célèbre.

C'est là qu'en effet fut livrée une bataille, bataille terrible mais pacifique. C'est là que l'Automobile-Club de Grande-Bretagne a organisé son dernier meeting et nous avons vu une course d'un kilomètre qui nous paraît être le prologue tout indiqué de celle qui va se disputer dans quelques jours à Deauville.

Mais, pourquoi, direz-vous, Welbeck ? pourquoi cet obscur hameau à 250 kilomètres au nord de Londres, dans



Sur la route avant le départ.

On se rend compte de l'état déplorable du sol, détrempé par la pluie.

M. Instone.

défendre ce qu'elles appellent leur droit et de ramener les chauffeurs à la vitesse légale de 10 milles (16 kilomètres à l'heure).

Et la loi leur donne d'autant plus raison qu'elle ne s'appuie jamais là-bas que sur des textes existants. Du jour où une course aura été autorisée dûment par un acte du Parlement, il n'y aura pour ainsi dire plus de difficultés. La liberté de courir sera l'un des droits qui seront consacrés par un acte, mais comme jusqu'ici aucune autorisation semblable n'a été donnée, c'est la liberté d'empêcher de courir qui se trouve en fait consacrée, par cette absence de toute autorisation.

Ce léger, rapide et très incomplet aperçu de la législation anglaise, nous ramène tout droit à Welbeck. Il fallait en effet trouver une route pour laquelle aucune volonté ne pût s'élever contre la course.

Jadis l'on eut ou l'on crut avoir Bexhill-on-Sea, le terrain rêvé. Bexhill-on-Sea est une espèce de Deauville anglais et de même que Deauville a sa terrasse, Bexhill a la sienne, moins belle il est vrai, et surtout moins droite. La terrasse de Bexhill appartient à lord de la Warr qui la prêta à l'Automobile-Club de Grande-Bretagne.

Malheureusement, des riverains grincheux dont la propriété donnait sur la terrasse s'en furent se plaindre au juge de paix.

Et toujours investi de cet axiome du droit anglais que je signalais plus haut, on protégea ce qu'on appelait leur liberté, parce que c'était une chose connue, contre la liberté de faire courir chez lui de lord de la Warr, parce que c'est une chose inconnue encore.

Il fallut donc chercher une route sans voisins; en France, c'eût été chose difficile; en Angleterre, où la grande propriété est très développée, ce fut chose assez facile.

Parmi ces immenses propriétaires de terrain, qui sont une spécialité véritable de l'Angleterre, il faut citer au premier rang le duc de Portland.

L'origine de la fortune des Portland est des plus curieuses. Il y avait en Hollande, jadis, un gentilhomme plus riche d'espérances que de biens fonds qui s'appelait Benthin. Ce fut l'un des plus vaillants compagnons d'armes du fameux duc d'Orange qu'il accompagna en 1688 dans cette célèbre expédition où sombra la dynastie des Stuarts.

Benthin se battit avec courage aux côtés de Guillaume d'Orange et lorsque celui-ci fut définitivement sacré roi sous le nom de Guillaume III, il n'oublia pas Benthin qui fut nommé Duk of Portland et eut l'un des plus beaux domaines fonciers du Royaume-Uni.

Le duc actuel est l'un des plus grands seigneurs d'Angleterre. Il est *master of horses*, quelque chose comme grand écuyer du Royaume, et nous le vîmes à la coronation figurer immédiatement derrière le roi avec les plus hauts noms du royaume.

La propriété de Welbeck, qui ne porte d'ailleurs pas ce nom, a 70000 hectares, c'est-à-dire le double du département de la Seine, et le château seul comprend vingt portiers. Je me rappelle que nous y découvrîmes un souterrain éclairé à l'électricité qui mesure un mille et demi, soit 2 kil. 400 de longueur!

Il y a d'ailleurs tout un château souterrain sous le château véritable, car le feu duc,



Jarrott, qui a fait le meilleur temps (35 s. 2/5) sur sa voiture munie de pneumatiques Continental.



Dew gagnant de sa catégorie, sur sa voiture Serpollet munie de pneumatiques Michelin.



Le retour à la maison.

Les voitures repartent par groupes de cinq et on leur ouvre la barrière au moment du départ.

l'oncle de celui-ci, était atteint d'une incurable misanthropie, véritable spleen de lord colossalement riche et il avait résolu de fuir à jamais ses semblables en ce château souterrain, moderne réminiscence d'un castel de la Belle au Bois Dormant. C'est dans cette immense propriété qu'existe une route en ligne droite d'environ 2 kilomètres. Sur 800 mètres on peut se lancer, sur 200 mètres ou 300 mètres on peut s'arrêter, et sur le kilomètre médian l'on peut courir. Malheureusement la pluie, une pluie atroce et continue, vint contrarier le succès du meeting.

Je ne peux songer à Welbeck sans me rappeler cette interminable journée boueuse. De bon matin nous sommes à Nottingham devant l'hôtel. Il pleut à verse et la fumée de toutes les usines rabattue par les rafales flotte en nappes épaisses qui sentent vaguement le thé bouilli, et cet extraordinaire parfum de toutes les villes anglaises. Les chauffeurs partent bravement le parapluie à la main, ce qui n'est pas sans leur donner un petit air conquérant analogue à celui d'un preux chevalier qui serait sorti pour la Croisade avec ce meuble utile mais inesthétique, si justement et si pittoresquement baptisé *riplard*.

Dans les champs, c'est à perte de vue une campagne noyée de vapeurs et d'eau. Il y a de l'eau partout. Au ciel où flottent des nuages noirs, sur le sol où courent de petites rigoles et dans les arbres, et dans l'herbe, véritables réservoirs d'humidité.

Personne d'ailleurs ne perd son calme, et vers midi, sous la plus abominable averse, concurrents et officiels interrompent gravement la course pour casser la croûte et manger quelque peu. Les concurrents français qui n'ont pas prévu ce désert et cet entr'acte sont là, cherchant des yeux le restaurateur absent qui va les reconforter. Mais personne à deux lieues. Il faut faire *ventre d'osier*, suivant la jolie expression incompréhensible d'un conducteur de voiture légère.

Malheureusement la vitesse est fille du beau temps, du soleil et de la route sèche, et l'on n'a pas dépassé 100 à l'heure, ce qui est tout de même déjà fort coquet sur ce terrain. C'est Jarrott qui fournit ce coup de maître, et derrière lui Théry sur Decauville, Edmond sur Darracq, Stocks sur de Dion, Vonlatum sur Clément, gagnent chacun leur catégorie.

Tout le monde est content. C'est la première fois qu'on fait ici du 100 à l'heure, et dans des conditions telles qu'on peut espérer mieux sans trop escompter l'avenir.

(Clichés Lafayette).

GEORGES PRADE.



Louis Trousselier, gagnant de la course Paris-Rennes (344 kil. en 12 h. 43 m.).



Frédéric, second de la course Paris-Rennes (en 12 h. 56 m.).

LA COURSE PARIS-RENNES

Sans vouloir prétendre au succès des épreuves de premier rang comme Bordeaux-Paris ou Marseille-Paris, la course Paris-Rennes, organisée par la Pédale Rennaise, et qui s'est disputée le 10 août, a été une jolie course de deuxième catégorie. Elle est revenue à un ancien amateur, Louis Trousselier, qui a couvert les 344 kil. en 12 h. 43 m., soit une vitesse moyenne de 27 kil. à l'heure, ce qui est fort coquet. Frédéric s'est classé second à 13 m. du premier. C'est dire que la victoire a été bien disputée.

BLOC-NOTES



AUTOMOBILE

UN TERRIBLE ACCIDENT

Nous donnions dans notre dernier numéro le portrait du milliardaire américain M. W. K. Vanderbilt, recordman du kilomètre en automobile. M. Vanderbilt était accompagné dans ses essais par son beau-frère M. Fair, également chauffeur convaincu. Ce dernier vient d'être

victime d'un terrible accident précisément dans la voiture même avec laquelle il avait fait des essais sur le kilomètre, le même jour que son beau-frère.

M. Fair revenait de Trouville à Paris avec sa femme, accompagné d'un mécanicien. Dans la descente de Pacé-sur-Eure, dans un brusque coup de volant pour éviter une voiture de paille qui venait en sens inverse, la voiture monta sur un trottoir, un des pneus d'arrière éclata et les voyageurs furent précipités sur le sol. M. Fair et sa femme furent pris sous la lourde voiture; on les releva le crâne défoncé, expirants.

M. Fair était âgé de 33 ans et sa femme de 25. Leur fortune pouvait être évaluée à 120 millions de dollars.

BILLARD

Nouvelles de la semaine.

Le Grand Café a fermé ses portes pendant le mois d'août. Aussi y a-t-il affluence à l'Académie Grasset, car cette fermeture momentanée du Grand Café a coïncidé avec le retour de Cure à la rue Vivienne, qu'il avait quittée pendant un mois pour aller se reposer dans les Pyrénées. Bien que n'ayant pas joué depuis son départ de Paris, notre champion n'a pas été long à se remettre en jeu et, actuellement, il paraît revenu dans sa forme des grands jours. Le lendemain de son arrivée, il faisait déjà une série dépassant 80. Quelques jours après, il enlevait une partie à Sutton, en finissant par une série de 102. Celui-ci lui rendait la pareille deux jours après avec une série de 100 pour terminer une partie en 150.

Le 13 août a eu lieu l'inauguration de la nouvelle salle de billards du Café de Suède. Chacun a admiré le goût parfait qui a présidé à l'installation de cette Académie. La salle très grande, très claire, très aérée, grâce aux immenses fenêtres qui donnent sur le boulevard Montmartre, contient huit magnifiques billards Brunswick, dont deux de match, deux de 2 m. 80; un de 2 m. 60 et trois de 2 m. 50. L'éclairage électrique installé au plafond inonde de lumière tout l'appartement. Un immense linoléum couvre tout le parquet. Bref, tout est aménagé pour le mieux.

L'un des grands billards sera consacré aux matches entre professionnels. Ceux-ci ont été intelligemment recrutés par le professeur Dumans, le recordman de la série américaine et forment une équipe vraiment choisie, dans laquelle figurent notamment Dumans, Mugnier, Rivière, Delhomme et Delon.

Avec sa situation exceptionnelle sur le boulevard, ses instruments parfaits, son installation confortable, son personnel d'élite, il n'est pas douteux que cette Académie ne soit appelée à un grand succès.

COUNT REDDEE.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Avaries des chambres. — Objets extérieurs. — Mauvais montage.

La plupart des chauffeurs croient que le plus grand nombre des avaries des chambres à air a pour cause un objet extérieur, que le clou en particulier est de beaucoup l'ennemi le plus redoutable du pneumatique. Ces chauffeurs ont un sourire ironique et dubitatif quand nous leur disons que la moitié des avaries des chambres à air provient de la faute du chauffeur ou plus exactement de son ignorance sur l'art de monter un pneu. Et pourtant, notre dire s'appuie sur une statistique rigoureuse tenue par notre service des réparations.

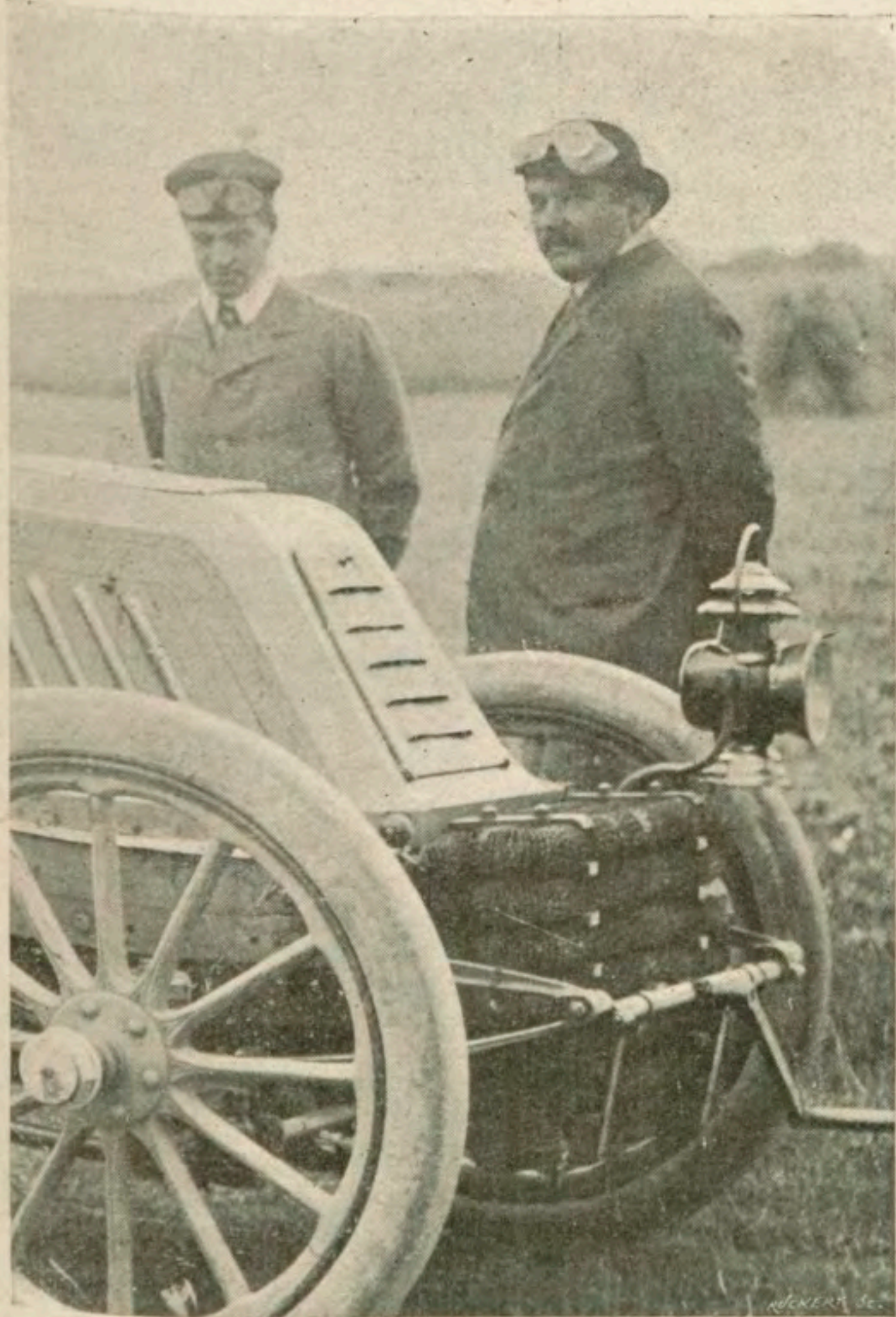
En effet, sur 100 chambres reçues à réparer, 49 en moyenne ont des trous ou coupures causées par des objets extérieurs tels que clous, épingles, silex et verres, 51 ont des éclatements produits soit par un mauvais montage de la chambre à air ayant occasionné un pinçon de cette chambre, soit par un mauvais montage de l'enveloppe ayant occasionné la sortie du bourrelet de l'accrochage de la jante, soit par la rupture des toiles de l'enveloppe.

Or, ces éclatements sont presque tous imputables aux chauffeurs. Pour le mauvais montage, cela ne fait aucun doute. Quant à la rupture des toiles de l'enveloppe, un chauffeur soigneux peut l'éviter facilement s'il fait réparer son enveloppe dès qu'elle manifeste par des bariolures ou des grosseurs anormales qu'elle est fatiguée et s'il n'attend pas pour cela qu'elle périsse; il s'économisera ainsi l'éclatement d'une chambre et en outre son enveloppe n'ayant pas éclaté sera plus facilement réparable.

MICHELIN ET C^{ie}.

BIBLIOGRAPHIE

COMMENT DEVENIR FORT, par J. de LERNE, avec préface de Gabriel BONVALOT. 1 vol. 3 fr.



M. Vanderbilt.

M. Fair.

La dernière photographie de M. Fair. Ce cliché a été pris par notre collaborateur Tampier, lors des tentatives de record faites dernièrement par les deux milliardaires américains, sur la route d'Ables.



BRETON.
(Cliché Chiesi).

ATHLÉTISME

UN CHAMPION DU MONDE

D'puis la semaine dernière, la France détient un record du monde, le premier qu'elle ait jamais décroché en athlétisme. Il s'agit du record du lancement du disque. C'est Eynard, du Racing Club de France et de l'Union Sportive du Mans, déjà détenteur du record français qui se l'est adjugé. Dans trois essais successifs du Racing-Club, le jeune sous-officier du 117^e d'infanterie a lancé successivement le disque à 40 m. 5, 40 m. 47 et enfin 41 m. 26, battant de 1 m. 84 le record détenu depuis 1900 par le Tchèque Janda avec 39 m. 42.

On ignore à quelle distance les athlètes antiques lançaient le disque, mais il est probable qu'ils auraient battu notre recordman.



EYNARD
Champion du Disque

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, Rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

Assurance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats constituant cette garantie.

Il s'agit d'assurances automobiles, de chemins de fer, ou d'assurances individuelles, la souscription ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas. Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en fait, et tout particulièrement des assurances individuelles pour lesquelles elles se sont spécialisées. Les sportsmen qui voudront être bien assurés ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toutes les satisfactions.

On demande, les Assurances Spéciales en fait donner verbalement toutes les explications. On donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

Assurance exceptionnelle, 3 trains Scottie absolument neufs. A vendre bonnes conditions. — Eck, ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

Information de motocycles à pétrole en voiturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 ses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléphone 923.05. (6245)

Lez-vous louer bicyclettes, motocycles et automobiles? adressez-vous au Garage Dupré, avenue de la Grande-Armée; 156, avenue Maitland. Téléphone 503-50. Leçons, vente, achat, avances marchandises. (6302)

is-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre à suite les nouveaux modèles Gladiateur, Ret, de Dion, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques telles que Panhard, Renault, de Dion, Mors. Toutes voitures essayées et garanties. (6310)

endre Darracq, neuf chevaux, double phaéton, ossier carré, état de neuf, pneus renforcés, es acétylène, toutes pièces de rechange et ssoires très bas prix. Villoteau, Neuilly-Plaisance. (2003)

Information de tricycles et quadricycles à étrole, en voiturettes à deux places côte à côte, ayage deux vitesses, mise en marche à la a, modèle très élégant genre Darracq de re; prix pour un quadri non muni d'un chanent de vitesse 650 fr., pour un tri 750 fr., to 0 fr. 25. Artiguelongue, Dax (Landes). (6382)

neau Hurtu, moteur Dion 5 chevaux, carrosserie luxe, 4 places, transformable 2 places, é mai 1902, net 3.600. Vast, 43, boulevard Dint, Paris. (6381)

endre un quadricycle " Marot-Gardon " en parfait état, avec moteur de Dion et Bouton 2 ch. 3/4 à refroidissement par ventilateur. Presser à M. Le Bris, 30, rue du Tribunal, Fours (Ille-et-Vilaine). (6380)

CHASSE

lions à céder dans très belle chasse, 2 h. 1/2 le Paris, ligne de l'Ouest, tout gibier, poil, me et marais. Adresse: Rousseau, 68 bis, rueumur. Téléphone 275.16.

CHIENS

enil français. Chiens de chasse bien dressés: colleys, fox-terriers et toutes races. — Bocquet, rue Clisson, Paris. Téléphone 807-47. (6370)

COLLECTIONS

endre la collection complète de la " Vie au Grand Air ", avec tous ses suppléments. Les numéros en bon état, 50 francs. Espeit, meus, 3, rue Pinel (XIII^e), Paris.

Vie au Grand Air, 3 trois volumes 50 numéros chacun, splendidement reliés (n^{os} 1 à 50, à 100, 101 à 150), absolument complets et neufs, vendre. S'adresser à M. Tramasure, 22, avenue la Chevalerie, Bruxelles (Belgique).

CYCLES

Occasion. Tr. belles bicyclettes neuves, fab. sup. pédalier sans clapettes, nouv. brev., 250 fr. S'ad. Ch. Zachariae, 46, rue St-André-des-Arts, (6^e). (6379)

PHOTOGRAPHIE

Achètera vérascope Richard Zeiss, occ. Martin, 29, rue Étienne-Marcel. (6379)

VENTES ET LOCATIONS

Grand Choix Propriétés à vend. Région pittoresq. Air pur, sain. Dauphiné, Savoie, Ain, Jura, Doubs, Hte-Saône, Bourgogne, Lyonnais et départ. voisins. Châteaux, Campagnes, Domaines de rapport. G^{de} altitude. Belles forêts. Belles rivières. G^{des} chasses. Ecr. Perrotte, Bourg (Ain). Liste gratis. (6378)

Echos

Une inquiétude se mêle parfois au plaisir des longues promenades et des excursions: aura-t-on de bonne eau en route? La réponse appartient aux Comprimés Vichy-Etat dans lesquels se retrouve, sous une forme si commode, la vertu essentielle des sels de la Grande-Grille, de l'Hôpital ou des Célestins, et qui mêlés à de l'eau ordinaire, la transforment en une boisson souverainement hygiénique et agréable.

LE PNEU FALCONNET-PÉRODEAU

En prenant part au Circuit des Ardennes sur une seule voiture, la Société Falconnet-Pérodeau a voulu prouver qu'outre ses excellents bandages pleins pour voitures lentes, elle fabrique un pneumatique de premier ordre pour les voitures es plus vites.

Ce but est atteint par la performance admirable du comte Zborowski, dont la voiture munie de pneus Falconnet-Pérodeau avec protecteurs armés-cémentés, est arrivée la première des grosses voitures de 40 chevaux et au-dessous, en se classant immédiatement après trois grosses voitures de 70 chevaux.

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE, 4, rue de Chartres à Neuilly, à 40 mètres de la Porte-Maillot, a réservé pour les Vacances, Bains de mer et la Saison des chasses des: Panhard-Levassor, 15 chx, mot. Centaure. 25.000 Panhard-Levassor, 10 chx, — 15.000 Panhard-Levassor, 7 chx, — 9.500 roues égales. Renault frères, 9 chx, nouveau moteur. 7.700 De Dion-Bouton, 8 chx, nouveau moteur, avec la châssis allongé, livraison immédiate. De Dion-Bouton, 6 chx, type L. — remise.

On trouve également à la Maison OUTHENIN-CHALANDRE quantité d'occasions telles que de Dion 8 chx, ancien moteur, de Dion, 3 chx 1/2 et 4 chx 1/2, Renault, Delahaye, Peugeot, etc.

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE achète au comptant toutes les bonnes marques d'occasion.

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE possède de grands ateliers de réparations avec des ouvriers d'élite de la Maison de Dion-Bouton et Panhard-Levassor et un magasin où tous les chauffeurs trouveront à des prix exceptionnels des pièces de rechange et accessoires de toutes natures, ainsi que des pneus Michelin et Continental.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Augmentation de la durée de validité des billets d'aller et retour à prix réduits (Grandes lignes).

Nous avons annoncé récemment que la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest avait soumis à l'homologation ministérielle une proposition modifiant la durée de validité des billets d'aller et retour délivrés par toutes les gares et haltes de son réseau.

Cette proposition venant d'être approuvée par l'Administration supérieure, la durée de validité des dits billets est, dès à présent, augmentée dans les proportions indiquées ci-après:

Ancienne durée de validité:	Durée de validité nouvelle:
Jusqu'à 125 kil. 2 jours	Jusqu'à 60 k. 2 jours
De 126 à 250 kil. 3 »	De 61 à 100 k. 3 »
De 251 à 400 kil. 4 »	De 101 à 200 k. 4 »
De 401 à 500 kil. 5 »	De 201 à 300 k. 5 »
De 501 à 600 kil. 6 »	De 301 à 400 k. 6 »
Au-des. 600 kil. 7 »	De 401 à 500 k. 7 »
	De 501 à 600 k. 8 »
	De 601 à 700 k. 9 »
	De 701 à 800 k. 10 »

Comme on le voit, c'est, pour les longs parcours, une augmentation qui s'élève à trois jours; il est

bien entendu que, comme précédemment, les délais indiqués ci-dessus ne comprennent pas les dimanches et jours de fêtes qui viennent s'ajouter à la durée de validité de ces billets, durée qui peut être, en outre, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix du billet.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Voyages internationaux avec Itinéraires facultatifs

Depuis le 1^{er} juin 1902, toutes les gares P.L.M. délivrent toute l'année des livrets de voyages internationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.L.M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Pour tous renseignements, s'adresser dans les gares P.L.M. ou consulter le Livret-Guide Officiel P.L.M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares, bureaux de villes et agences de la Compagnie et envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-poste au Service Central de l'Exploitation (Publicité) 20, Boulevard Diderot, Paris (12 arr^t).

CHEMINS DE FER DU NORD

PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens, voie la plus rapide, tous les trains comportent des 2^{es} classes. En outre, les trains de l'après-midi et de Malle de nuit partant de Paris-Nord pour Londres à 3 h. 25 soir et à 9 h. soir, et de Londres pour Paris-Nord à 2 h. 45 soir et à 9 h. soir, prennent les voyageurs munis de billets directs de 3^e classe.

PARIS-NORD A LONDRES

	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.
Paris-Nord. dép.	9 35 m.	10 30 m.	11 20 m.	3 25 s.	9 » s.
Londres... arr.	4 50 s.	5 50 s.	7 » s.	11 05 s.	5 30 m.

	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.
Londres... dép.	9 » m.	10 » m.	11 » m.	2 45 s.	9 » s.
Paris-Nord... arr.	4 45 s.	5 50 s.	7 » s.	11 10 s.	5 50 m.

(*) Trains composés avec les nouvelles voitures à couloir sur bogies de la Compagnie du Nord, comportant water-closet et lavab. (W. R.) Wagon-Restaurant. Les voyageurs de 1^{re} classe y ont seuls accès, les voyageurs de 2^e classe n'y sont admis qu'en payant le supplément de 2^e en 1^{re} classe.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyages dans les Pyrénées

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursion comprenant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations thermales et hivernales des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

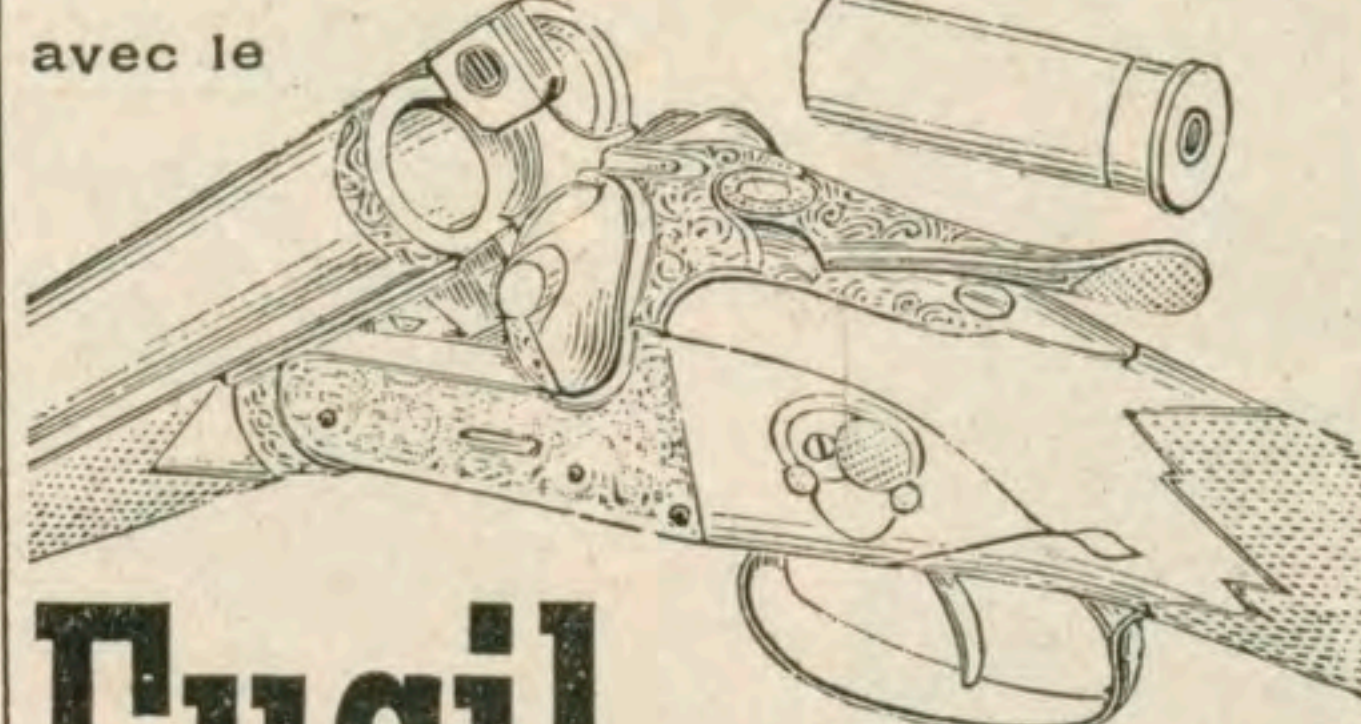
1^{er} itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre,

ON TUE LOIN

avec les Cartouches GUINARD

ON TUE NET

avec le



Fusil GUINARD

NOUVEAUTÉ

Hammerless-éjecteur à une détente

Premières Récompenses, Concours PARIS 1902

6 MÉDAILLES — OR — ARGENT

GUINARD & C^{ie}
8, Avenue de l'Opéra, 8, PARIS

Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2^e itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

3^e itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

Durée de validité: 30 jours.

Prix des billets: 1^{re} cl., 163 fr. 50; 2^e cl., 122 fr.

LA MAISON TERROT
"MACHINES DE TOURISME"
BICYCLETTES à roue libre indéformable, à changement de vitesse dans le pédalier et roue libre.
BICYCLETTE à changement de vitesse dans le moyeu et roue libre.
MOTOCYCLETTE avec ou sans débrayage; trois modèles différents.
FREIN TERROT classé première par le T. C. F.
La célèbre CHAÎNE TERROT
Voiture légère, construction soignée et renforcée.
TERROT ET C^{ie}, Dijon

IMPRIMEZ VOUS MÊME
3000 Copies de lettres, manuscrites ou imprimées, machines à écrire.
SAIS MANIPULATIONS
L'AUTOMATIQUE à 100
EYQUEM
EYQUEM, 191 à 195, B^d Pereire, PARIS

Insignes Artistiques
MÉDAILLES BRÉLOQUES RICHES
Robert ENAULT
78, Rue Réaumur (2^e), Paris
Grand Choix de Plaquettes d'Art

CONSEILS d'ENTRAÎNEMENT
Tous les Sportsmen doivent
LE LIVRE
DE ZIMMERMAN
par ZIMMERMAN. Traduction de VICTOR...
Un fort Volume sur Papier...
TIRAGE SOIGNÉ
40 Photographies en Similitude
Préface de PAUL HAMELLE
Envoi franco contre 2 francs
Mandat ou Timbres-poste adressés à la
LIBRAIRIE DU VELO, 2, Rue Meyerbeer